Hapag-Hamburg

Hamburg-Amerika Linie

Nordlandfahrten 1914

Hapag-Hamburg
Hamburg-Amerika Linie

Nordlandfahrten
1914

Inhaltsverzeichnis

Die von der Hamburg-Amerika Linie veranstalteten Vergnügungsreisen zur See

Doppelschrauben-Dampfer Meteor

Wer vor einem halben Menschenalter hätte behaupten wollen, es würde einmal eine Zeit kommen, in der man zum Vergnügen weite Seereisen unternähme, der wäre für einen Phantasten erklärt worden. Daß heute der große Strom der Vergnügungsreisenden sich über die Meere zu ergießen anfängt, kann den mannigfachen Wundern zugezählt werden, an denen das moderne Verkehrsleben so reich ist. Früher bildete der Festlandsrand die Grenze der Reiselust. Über See ging nur, wen unabweisbare Pflicht, wen unentrinnbarer Zwang dazu nötigte, denn die Seereise galt für ein notwendiges aber böses Übel. Und heute? Tausende fahren alljährlich ausschließlich zum Vergnügen über die Ozeane, und in weite Kreise dringt die persönliche Bekanntschaft mit fremden Ländern und Völkern, die den Blick erweitert und immer neue Beziehungen schafft.

Die neue Form des bequemen und genußreichen Reisens zur See ist bei uns zwar nicht eigentlich erfunden worden, aber in Deutschland hat sie durch das Vorgehen der Hamburg-Amerika Linie ihre höchste Entwicklung gewonnen. In England war früher bereits der Versuch gemacht worden, aber man hatte nur kleinere Schiffe zu Vergnügungsfahrten benutzt. Die Hamburg-Amerika Linie dagegen bestimmte ihre besten, geschwindesten und luxuriösesten Schnelldampfer dem Dienst der Vergnügungsreisen, und der Erfolg war ein über alle Erwartung großer. Die neue Form des Reisens war schnell eingebürgert. Wer einmal das Meer in all seiner Großartigkeit auf einem dieser schwimmenden Paläste genoß, wer es kennen lernte, wie zweckmäßig, wie schnell, wie angenehm und bequem ihn das Schiff von Land zu Land führt, wer es an sich selbst erfuhr, wie schön es sich reist ohne ewiges Kofferpacken, ohne Hotelwechsel,

ohne tägliche Trinkgeldplackereien, wer einmal die fremden Länder und Städte von der Seeseite aus zuerst erblicken konnte, wo sie den Reisenden mit der malerischsten Ansicht begrüßen, der wird die Vergnügungsfahrten zur See geradezu als Ideal betrachten. Der Reisende, der sonst nur unter Benutzung fortwährend wechselnder, vielfach kaum den geringsten Ansprüchen genügender, sehr langsamer Schiffe, deren Fahrpläne nicht einmal miteinander im Zusammenhang standen, eine Seereise machen konnte, wird jetzt in einem schwimmenden Palast mit wahrhaft fürstlichem Komfort von Ort zu Ort getragen und findet bei jeder Landung alles sorgsam vorbereitet, damit er ohne Beschwerde und Zeitverlust genießen kann, was für ihn wichtig und sehenswert ist. Selbst den Unannehmlichkeiten, die der Aufenthalt am Lande sonst mit sich bringt, ist er dadurch entzogen, daß er sich für einen bestimmten Preis ganz in Obhut und Pflege eines leistungsfähigen Reisebureaus begibt, solange sein Fuß am Lande weilt. Währenddem er in historischen Erinnerungen, künstlerischen und landschaftlichen Genüssen schwelgt, bleibt seine Wohnung an Bord, in der er sich wohlig eingerichtet hat, völlig unberührt, und bei der jedesmaligen Rückkehr auf das herrliche Schiff erwacht aufs neue das Gefühl, ein Stück der Heimat zu betreten, das den Reisenden treulich in die weite Ferne geleitet hat. Dabei wird die fürstliche Einrichtung, die treffliche Verpflegung und der wohltuend gesunde Aufenthalt an Bord dauernd als größte Annehmlichkeit für Körper und Geist empfunden, während die Einwirkungen auf Verstand und Gemüt den Seereisen einen hohen Kultur- und erzieherischen Wert verleihen. Die Vergnügungsfahrten haben an der praktischen Verbrüderung der Nationen, dem belebteren Austausch ihrer materiellen und geistigen Güter ihren Anteil, und ein Stückchen Kulturzukunft wird herbeigeführt durch diese von

Victoria Luise vor Merok

der Hamburg-Amerika Linie neu geschaffene Form des Besuchs fremder Länder. Die Vergnügungsreisen zur See sind durch die Hamburg-Amerika Linie im Jahre 1891 eingeführt. Ihre Schnelldampfer haben seitdem alljährlich viele Hunderte ins Mittelmeer, zu den alten Kulturstätten des Orients, zur äußersten nördlichen Spitze von Europa und darüber hinaus bis Spitzbergen, nach Westindien und Südamerika und um die Welt geführt. Was ist dem Stubenhocker das Weltbild? Eine Karten- und Globusfigur, mit der man einen bestimmten Begriff, eine klare Vorstellung nicht verbindet. Erst durch persönliche Begegnung macht man die Bekanntschaft der weiten Welt, eine Bekanntschaft, die früher nur den wenigen Berufs- oder Forschungsreisenden vergönnt war. Jeder einzelne Teilnehmer einer der modernen Vergnügungsreisen läßt Dutzende von Menschen, Angehörige, Verwandte, Freunde und Bekannte daheim zurück, die an seinen Erfahrungen lebhaften Anteil nehmen. Viele unserer großen Blätter haben die Eindrücke jener Reisen ihrem weiten Leserkreise mitgeteilt, Kunst und Literatur haben das bunte Wandelbild dauernd festgehalten, und so ist die vertrautere Kenntnis der berührten Länder vielen Tausenden vermittelt worden.

Mit der praktischen Erweiterung der Länder- und Völkerkunde geht eine tiefere Naturerkenntnis Hand in Hand. Solch eine Gesellschaft von Vergnügungsreisenden teilt sich ungezwungen in eine Anzahl von Arbeitssektionen, die ihre Erfahrungen austauschen. Die einen beschäftigen sich mit Beobachtung der Tier- und Pflanzenwelt zur See und zu Lande, andere machen Aufzeichnungen über Temperaturveränderungen, Stand der Gestirne, Zeitverschiebung usw. Der fängt mit seinem photographischen Apparat die Bilder ein, die Meer und Festland bieten, indes ein Nimrod seltenes Getier zu erlegen sucht; alle bestreben sich, dem Kapitän, den Offizieren, dem Maschineningenieur die Geheimnisse der Nautik, so gut es geht, abzugucken.

Dem Handel und Verkehr bringen solche Vergnügungsreisen reiche Anregungen. Es sind naturgemäß zumeist vermögende, in angesehener Stellung stehende Leute, die daran teilnehmen, und zu angesehenen Persönlichkeiten suchen sie draußen in der Welt Beziehungen. Da kann es denn nicht ausbleiben, daß die Berührung dem Austausch der Werte und Güter einen Anstoß gibt. Man lernt draußen Gewerbe- und Naturerzeugnisse kennen, deren Einführung für uns von Vorteil ist, und wieder wird den Fremden mancherlei ungezwungen über Gegenstände unseres Marktes vermittelt, deren Bezug ihnen nützlich ist. Aus den flüchtigen Begegnungen zwischen den Reisenden und ihren neugewonnenen Freunden sind schon vielfach dauernde Geschäftsverbindungen erwachsen, und so hinterlassen diese Vergnügungsfahrten ihre Spuren auch in der Ein- und Ausfuhrstatistik des Deutschen Reiches.

Die Vergnügungsfahrten der Hamburg-Amerika Linie haben dem Reisen zur See bereits viele Freunde und Anhänger zugeführt und den Gedanken an die Seereise zu einem vertrauten, freundlichen gemacht. Der Geschäfts- und Zwangsreisende nimmt die Notwendigkeit der Überfahrt als ein unvermeidliches Übel auf sich, das er demgemäß trägt und überstehen will. Er zählt die Stunden bis zur Ankunft. Anders der Vergnügungsreisende. Ihm ist die Fahrt Selbstzweck, und jeden Reiz, den sie gewährt, will er auskosten. Die herrliche Seefahrt allein schon bietet ihm Freude. So macht er denn durch sein Beispiel Propaganda für das Seereisen und hilft manch altes Vorurteil besiegen, das sich der Seefahrt früher entgegenstellte. Wer einmal,

Doppelschrauben-Postdampfer Victoria Luise

gegen Mittag von Hamburg abdampfend, nach einem vorzüglichen Diner an Helgoland vorbeizieht, während er behaglich auf Deck den Kaffee schlürft und dann nach einer wohldurchschlafenen Nacht im Angesicht der norwegischen Küste erwacht ist, der wird zum Apostel der Seereisen.
Nun wird es auch den Laien begreiflich sein, daß den Erwartungen, die erstklassige Reisende während einer Vergnügungsfahrt zur See hegen dürfen, vollständig nur genügt werden kann entweder mit Schiffen, welche in dem Grade, wie die Schnelldampfer der Hamburg-Amerika Linie, jahrein jahraus zur Beförderung eines hohe Anforderungen stellenden Kajütenpublikums dienen, oder mit Schiffen, die, von vornherein für die Veranstaltung von Vergnügungsfahrten zur See ausschließlich bestimmt, durch ihren Bau und ihre gesamten Einrichtungen für die denkbar größte Bequemlichkeit der Passagiere ohne weiteres Gewähr leisten. Die Hamburg-Amerika Linie hat von vornherein die eine Voraussetzung erfüllt, indem sie die eigens für den Vergnügungsfahrtendienst erbauten Dampfer Meteor und Victoria Luise zur Ausführung dieser Fahrten einstellte.
Der

Meteor

ist ein großer Doppelschrauben-Dampfer von 3600 Tonnen mit Raum für etwa 280 Passagiere und entspricht den Anforderungen dieser neuen Form des Reisens in weitgehendem Maße. Die geräumigen Kammern enthalten nur je ein oder zwei Betten und sind mit elektrischer Beleuchtung, Dampfheizung, Klingelleitung usw. versehen. Ein besonders großer luftiger Speisesaal bietet Gelegenheit, daß alle Reisenden gleichzeitig ihre Mahlzeiten einnehmen können. Ein schöner Musik- und Gesellschaftssalon, in dem sich auch die Bibliothek befindet, sowie ein behaglicher Rauchsalon, beide auf dem Salondeck gelegen, stehen zur Verfügung der Reisenden. Trotz eines so weitreichenden Komforts wird es vermöge der Bauart und der verminderten Betriebs- und Unterhaltungskosten dieses Dampfers möglich, die Preise für die Teilnahme an seinen Fahrten auf ein denkbar Geringes herabzusetzen, ohne daß natürlich den Annehmlichkeiten, die die Hamburg-Amerika Linie ihren Reisenden im allgemeinen zu bieten gewohnt ist, Abbruch getan wird. Die Ausgabe für das Reisen auf dem Meteor, im Durchschnitt pro Tag berechnet, stellt sich kaum höher als die täglichen Aufenthaltskosten in einem guten Hotel der Schweiz usw. Dabei liefert ein Hotel seinen Gästen naturgemäß nur Wohnung und Mahlzeiten, während auf dem Meteor neben diesen beiden noch die Beförderung geboten wird. Um dem Dampfer Meteor einen besonders ruhigen Gang zu verleihen, sind in diesem Dampfer die bewährten, von dem deutschen Werftdirektor Frahm erfundenen Schlingertanks eingebaut worden. Diese Schlingertanks mindern die Bewegungen des Schiffes ganz bedeutend herab, so daß dadurch dem Auftreten der Seekrankheit beträchtlich Einhalt getan wird.
Das zweite Schiff, das die Hamburg-Amerika Linie für die kommende Sommersaison zur Ausführung von Nordlandfahrten bestimmt hat, ist der Vergnügungsfahrten-Dampfer

Victoria Luise.

Dieser Dampfer, der vorher unter dem Namen Deutschland als rühmlichst bekannter Schnelldampfer im New Yorker Dienst beschäftigt war, wurde einem durchgreifenden Umbau unterzogen, um ihn seiner künftigen Bestimmung als

Meteor und Victoria Luise vor Bergen

Vergnügungsdampfer besonders anzupassen. Daß hierbei die neuesten Erfindungen auf dem Gebiete des Schiffbaues Anwendung gefunden haben, versteht sich von selbst. Auch auf diesem Dampfer wird die Seekrankheit ein seltener Gast sein, denn das Schiff ist ebenfalls mit den von dem deutschen Werftdirektor Frahm erfundenen Schlingertanks ausgerüstet. Dies sind U-förmige, quer von Schiffsbord zu Schiffsbord reichende Wassertanks, durch die die Bewegungen des Schiffes bedeutend herabgemindert werden. Diese Einrichtung wird von Reisenden, die bisher aus Furcht vor der Seekrankheit eine Seefahrt scheuten, mit Freuden begrüßt werden. Entsprechend der Größe des Dampfers, der einen Rauminhalt von 16500 Tonnen hat, sind seine sämtlichen Wohn- und Gesellschaftszimmer sehr geräumiger Natur. Der Dampfer, der ehedem auf der New Yorker Fahrt über 1000 Passagiere nach New York befördern konnte, bietet jetzt nur etwa 500 Passagieren Wohnung. Die Passagierkammern sind durchweg groß, bequem und behaglich eingerichtet. Außer den 4 Staatszimmern sind noch eine Anzahl Luxuskammern mit eigenen Bädern vorhanden. Besonders zahlreich sind auf der Victoria Luise die zum Alleinbewohnen für eine Person eingerichteten Kammern, deren es nicht weniger als 172 gibt. Weitaus die meisten Betten in den zweibettigen Kammern stehen zu ebener Erde; in den übrigen zweibettigen Kammern, in denen noch Oberbetten vorhanden sind, läßt sich das Sofa als Bett herrichten, um die Benutzung dieser Oberbetten zu vermeiden, falls es gewünscht wird. Ein großer, prächtig ausgestatteter Speisesaal, der 490 Sitzplätze enthält, bietet allen Reisenden Gelegenheit, ihre Mahlzeiten gemeinsam und gleichzeitig einzunehmen. Er hat in der Mitte lange und an den Seiten kleine, runde Tische, so daß größere und kleinere Gesellschaften miteinander speisen können, ganz wie es der gegenseitige Zusammenschluß auf längeren Vergnügungsfahrten erfahrungsgemäß mit sich bringt. Für den Aufenthalt der Reisenden bei kühlerem Wetter ist eine stattliche Halle auf dem B-Deck

Gesellschaftszimmer des Dampfers Victoria Luise

zwischen dem Haupttreppenhaus und dem Rauchsalon eingebaut worden. Dieser große hohe Raum ist sehr behaglich ausgestattet. Außer einem großen gewölbten Oberlicht wird er durch 12 große Sprossenfenster erhellt. Er ist mit Parkettfußboden ausgestattet und kann bei an Bord stattfindenden Festlichkeiten schnell in einen schönen, geräumigen Tanzsaal verwandelt werden. Auf einer Galerie wird ein Künstlerorchester zu bestimmten Tagesstunden musizieren. An weiteren Gesellschaftsräumen ist das große Rauchzimmer, das hübsch eingerichtete Damenzimmer und das auf dem Sonnendeck liegende Teehaus zu nennen. Hinter dem Teehaus ist eine nach hinten offene, an den Seiten mit großen Fenstern versehene Laube geschaffen worden. Eine für Vergnügungsreisende besonders wichtige Neuerung ist das breite große Promenadendeck, das von der Spitze des Schiffes bis hinten zum Flaggenstock glatt durchgeht und so dem Reisenden in einer Flucht jede Stelle des Schiffes freigibt, sei es vorn am hohen Bug oder hinten am breiten Heck. Dies erweist sich wegen des dadurch nach allen Seiten gebotenen freien Ausblicks, namentlich auch bei Einfahrt in einen Hafen oder bei dessen Verlassen, als besondere Annehmlichkeit. Die Badeeinrichtungen sind so reichlich bemessen worden, daß, abgesehen von den Bewohnern der Staatszimmer und Luxuskammern, die über eigene Bäder verfügen, auf je 14 Passagiere ein Bad entfällt. Der Dampfer ist außerdem noch mit einer Turnhalle, drahtloser Telegraphie, Wäscherei, Dunkelkammer, Schwimmbad für Damen und Herren, einer Schiffskapelle, einer vorzüglichen Bibliothek und einer Buchhandlung ausgestattet. Ein Barbier und ein Damenfriseur befinden sich an Bord. Erwähnenswert ist auch das neu eingeführte System der künstlichen Lüftung, durch das die Luft in sämtlichen Innenräumen des Schiffes ständig erneuert wird.

Meteor vor Merok

Zur Bequemlichkeit der Reisenden hat das Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie in Berlin, dem die Ausführung der Landausflüge obliegt, an Bord eine Zweigniederlassung errichtet.
Ausgerüstet mit einem so vorzüglichen Schiffsmaterial, wie es die beiden Dampfer Meteor und Victoria Luise darstellen, hat die Hamburg-Amerika Linie für den Sommer 1914 wieder ein Programm an Vergnügungsfahrten aufstellen können, das an Vorzüglichkeit und Reichhaltigkeit sich allen den wohlgelungenen Unternehmungen der vergangenen Jahre ebenbürtig an die Seite stellt.
Allen denen, die, die Mühseligkeiten des täglichen Lebens hinter sich lassend, sich für einige Zeit dem Vergnügen und der Erholung widmen und damit zugleich verbinden wollen, aus der Kenntnis fremder Länder und Sitten eigene Belehrung zu schöpfen, ist von der Hamburg-Amerika Linie somit eine so vorzügliche Auswahl sorgsam durchdachter, interessanter Reisepläne zur Verfügung gestellt, daß wohl ausnahmslos jeder einzelne darunter finden wird, was seinen persönlichen Wünschen und Neigungen entspricht.
Eine Übersicht über die Fahrpläne und Fahrpreise der einzelnen Fahrten wird in nachfolgender Zusammenstellung bekanntgegeben.

Victoria Luise in der Croß-Bai — Spitzbergen

Die Vergnügungsreisen zur See der Hamburg-Amerika Linie in medizinischer Beleuchtung.

Schon den Ärzten des Altertums waren die heilenden Kräfte des Meeres bekannt. Hippokrates, der Philosoph und Arzt, Aulus Cornelius Celsus, der große unter dem Kaiser Tiberius lebende Arzt, und andere verwandten sie zur Verhütung und Heilung von Krankheiten und zur Stählung der Gesundheit; ja die Römer haben schon förmliche ärztliche Seereisen unternommen. — Leider gingen alle diese Forschungen der Alten im Mittelalter verloren. Erst in neuerer Zeit sind die Ärzte wieder auf die Kräfte des Meeres aufmerksam geworden. Und immer lauter wird der Ruf der Ärzteschaft nach deren Ausbeutung im Dienste der leidenden Menschheit.

So haben die beiden internationalen Kongresse für Thalassotherapie (Meeresheilkunde) zu Abbazia 1908 und zu Kolberg (Ostsee) 1911 eindringlich den Ruf nach therapeutischen Seereisen erhoben.

Es ist vor allen Dingen die Meerluft, welcher Eigenschaften innewohnen von so günstigem Einfluß auf die Gesundheit des Menschen, wie sie kein Landklima bieten kann, wie sie keine Arznei, kein noch so sinnreich erdachter Apparat zu erzeugen imstande ist.

Die Meerluft ist frei von Staub und Krankheitskeimen! Während auf dem Lande überall, wo wir uns befinden, eine Dunstschicht uns umgibt, die Staub,

Ruß, Mineralien, Pflanzenfasern und Krankheit erregende Keime mit sich führt, eine Schicht, die sich besonders in den Großstädten bleiern auf unsere Atmungsorgane legt, atmen wir auf dem Meere eine reine, unverfälschte, an Sauerstoff reiche, mit Kochsalz, Brom- und Jodsalzen geschwängerte Luft. Daher atmet der Mensch auf dem Meere leichter und ausgiebiger, daher bessert sich die Blutbeschaffenheit, heben sich die Körperkräfte und das Allgemeinbefinden.

Die Anwesenheit von Bromsalzen in der Meerluft bewirkt zudem eine Beruhigung des Nervensystems, wie man sie am Lande mit keinen Mitteln erzeugen kann. Und der Stoffumsatz, jener große in unserem Körper sich abspielende Verbrennungsprozeß, dem wir Wärme, Leben und Gesundheit verdanken, er wird — das ist eine erwiesene, den Ärzten längst bekannte Tatsache — durch die Meerluft mächtig angeregt und gefördert. Darum hebt sich der Appetit in einer ungeahnten Weise. Mit der erhöhten Nahrungsaufnahme mehren sich die Ausscheidungen, heben sich die Körperkräfte, röten sich die Wangen, steigt die Spannkraft der Muskeln. Alle diese Kräfte sind nur an die Meerluft gebunden. Die Thalassotherapie, derjenige Zweig der medizinischen Wissenschaft, welche das Meer als Heilfaktor zu ergründen und zu verwenden strebt, erkennt ausdrücklich der Meerluft allein die genannten Wirkungen zu.

Und weil es lediglich die Meerluft ist, die diese Kräfte in sich birgt, werden die erwarteten Wirkungen in Seebädern oft nicht wahrgenommen. Wenn der Wind vom Lande weht, muß der Küstenseebadeort des wirksamen Agens ja vollständig entbehren.

Im Geirangerfjord bei Merok

Meteor im Naeröfjord

Die unverfälschte, reine, vollwertige Meerluft spendet nur das hohe Meer! Dieser größte Kurort, das Meer, ist dem Erholungsbedürftigen nicht mehr verschlossen; durch ihre Vergnügungsreisen hat die Hamburg-Amerika Linie das Meer auch dem Gesundheit Suchenden zugänglich und wegsam gemacht. Und immer größer wird die Anzahl derjenigen, welche die Meerfahrten der Hamburg-Amerika Linie als Gesundheitsfahrten benutzen, immer größer die Anzahl der Ärzte, welche ihren Patienten statt eines Seebade- oder Sanatoriumaufenthaltes eine Seereise anraten.
Eine wissenschaftliche, aber gemeinverständliche Darstellung der spezifischen Einwirkung des Meerklimas auf die Gesundheit und eine eingehende Beschreibung des Meerklimas gibt das Werk:

Die Heilkräfte des Meeres.

Populär-medizinischer Führer für Seereisende

von **Dr. med. H. Paull,**

dirig. Arzt der Anstalt für physikalische Heilmethoden in Karlsruhe i. B.

17.—21. Tausend.

(Preis ℳ 2,—), Selbstverlag des Verfassers. (Zu haben in allen Buchhandlungen oder direkt beim Verfasser.) Das Buch kann allen, die schon Seefahrten gemacht haben oder machen wollen, angelegentlichst empfohlen werden. Es ist aus persönlicher Erfahrung heraus mit der Absicht geschrieben, auf die spezifischen, gesundheitfördernden Kräfte des Meeres aufmerksam zu machen. Es wird allen denjenigen ein Ratgeber sein, die von einer Seereise für ihre Gesundheit Vorteile zu erlangen suchen. Das Buch ist daher gleich lesenswert für Gesunde und Kranke.

Dampfer der Hamburg-Amerika Linie vor Spitzbergen

Aus seinem Inhalte mögen hier die Hauptpunkte Erwähnung finden.

I. Kapitel. Die Meerluft. Der Sauerstoffgehalt und die Kohlensäurearmut der Meerluft. Der Wassergehalt, die Staub- und Keimfreiheit der Meerluft. Der Gehalt der Meerluft an Kochsalz, Jod- und Bromsalzen. Die Bewegung der Meerluft. Die schlafmachende, die nervenberuhigende, die schleimlösende, die stoffwechselanregende, die nervenerfrischende, die blutbildende Wirkung der Meerluft.

II. Kapitel. Gesundheitliche Seereisen. Die Meerluft auf hoher See und an den Küsten. Vorzüge der gesundheitlichen Seereisen vor Kuren in Seebadeorten. Schwimmende Sanatorien. Die regulären Dampferlinien. Die sogenannten Vergnügungs- nnd Erholungsreisen zur See. Die psychischen Anregungen der Mittelmeer- und Nordlandreisen. Geographische Skizzierung der von der Hamburg-Amerika Linie unternommenen Vergnügungs- und Erholungsfahrten.

III. Kapitel. Die Hygiene der Schiffe. Die Schiffsküche. Kein Alkoholzwang auf den Schiffen. Die Größe der Schiffe. Luftversorgung der Kabinen. Die Geräusche des Maschinenhauses. Die Konversationsräume. Die offenen Decks. Die Bademöglichkeit. Die Sicherheitsvorrichtungen.

IV. Kapitel. Klimatologie. Das Wetter im Mittelmeere, in der Nordsee, im nördlichen Eismeere und im Karibischen Meere.

V. Kapitel. Heilerfolge und Seekrankheit. Nervosität und Neurasthenie. Die Katarrhe der oberen Luftwege. Herzkrankheiten. Fettsucht, Gicht, Diabetes. Erschöpfungszustände nach Typhus, Scharlach, Masern, Puerperalfieber, Rippenfellentzündung, Lungenentzündnng usw. Blutarmut und Bleichsucht. Magenkrankheiten. Rheumatismus. Die Seekrankheit.

Ausreise ——— Rückreise - - - Aus- und Rückreise -·-·-

Erste Nordlandfahrt 1914

Dritte Nordlandfahrt mit dem Doppelschrauben-Postdampfer Victoria Luise nach Island und Spitzbergen,

ab Hamburg am 5. Juli 1914. **Fahrplan.** ab Hamburg am 5. Juli 1914.

Juli			Ungefährer Aufenthalt: Stunden
5.	Nachm.	Abf. von Hamburg.	
7.	Morgs.	Ank. in Leith (Edinburgh) . .	41
8.	Abends	Abf. von Leith.	
9.	Nachm.	Ank. in Kirkwall (Orkney-Inseln)	4
9.	"	Abf. von Kirkwall.	
10.	Morgs.	Ank. in Thorshavn (Farör) .	5
10.	Nachm.	Abf. von Thorshavn.	
12.	Morgs.	Ank. in Reykjavik (Island) . .	21
13.	"	Abf. von Reykjavik (Fahrt längs der isländischen Küste, vorbei an Sneefels-Jökull, Staalbierg, dann in den Isafjord, am folgenden Tage in den Evjafjord*) bis nach Akureyri.)	
14.	Vorm.	Ank. in Akureyri	7
14.	Nachm.	Abf. von Akureyri nach Spitzbergen:	
17.	Morgs.	Ank. in Smerenberg-Bai . .	12
17.	Abends	Abf. von Smerenberg-Bai.	
17.	"	Ank. in Magdalenen-Bai . .	15
18.	Nachm.	Abf. von Magdalenen-Bai.	
18.	Abends	Ank. in Croß-Bai	18
19.	Nachm.	Abf. von Croß-Bai.	
19.	"	Ank. in Kings-Bai	7
19.	Abends	Abf. von Kings-Bai nach Norwegen:	
21.	Morgs.	Ank. am Nordkap	5

Juli			Ungefährer Aufenthalt: Stunden
21.	Nachm.	Abf. vom Nordkap.	
21.	"	Ank. in Hammerfest	5
21.	Abends	Abf. von Hammerfest.	
22.	Morgs.	Ank. in Tromsö	8
22.	Nachm.	Abf. von Tromsö.	
23.	Vorm.	Ank. in Digermulen	8
23.	Abends	Abf. von Digermulen. (Fahrt durch den Vestfjord, dann bei Aalesund in den Storfjord, durch den Slyngs- und Sunelvfjord in den Geirangerfjord bis Merok.)	
25.	Morgs.	Ank. in Merok	7
25.	Nachm.	Abf. von Merok. (Zurück auf dems. Wege, dann in den Jörundfjord, endlich in den Sognefjord (Passieren der Frithjofstatue), durch Fjaerlands- u. Naeröfjord bis Gudvangen [Dördal].)	
26.	Vorm.	Ank. in Gudvangen (Dördal) (Überlandreise über Stalheim u. Vossevangen nach Bergen.)	11
26.	Abends	Abf. von Gudvangen (Dördal).	
27.	Morgs.	Ank. in Bergen	36
28.	Abends	Abf. von Bergen.	
30.	Mittgs.	Ank. in Hamburg.	

*) Die Fahrt in diese Fjorde kann nur bei günstiger Witterung ausgeführt werden. Dem Kapitän bleiben Änderungen des Fahrplans, soweit sie durch besondere Umstände gerechtfertigt sind, vorbehalten

Reisedauer 25 Tage. **Reisedauer 25 Tage.**

Fahrpreise

für die Reise von Hamburg bis Hamburg.

Kammer Nr.	ℳ
Zimmer für 2 Personen:	p.Platz
A-Deck:	
A 5, 6	1700
A 17	1600
A 1, 2, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 15 .	1400
A 16, 25, 26	1300
B-Deck:	
B 73, 74, Staatszimmer, besteh. aus Wohn-, Schlaf- und Badezimmer nebst Toilette, für 1 bis 2 Personen	pro Zimm. 6000
B 89, 90, Luxuszimmer, mit Bad und Toilette, für 1 bis 2 Personen .	4600
	p.Platz
B 63, 64, 65, 66, 67, 68	1500
B 50, 51, 61, 62, 69, 70, 77, 78, 79, 80, 85, 86	1400
B 71, 72	1300
B 52, 53	1200
B 54, 55	900
C-Deck:	
C 177, Staatszimmer, besteh. aus Wohn-, Schlaf- und Badezimmer nebst Toilette, für 1 bis 2 Personen	pro Zimm. 5400
C 159, Staatszimmer, besteh. aus Wohn-, Schlaf- und Badezimmer nebst Toilette, für 1 bis 2 Personen	5200
C 155, 157, Luxuszimmer, mit Bad und Toilette, für 1 bis 2 Personen	4800
C 200, Luxuszimmer, mit Bad und Toilette, für 1 bis 2 Personen	4200
C 150, 151, 153, 173, 175, 192, 194, 196, 198, Luxuszimmer, mit Bad und Toilette, für 1 bis 2 Personen	4000
C 213, Luxuszimmer, mit Bad und Toilette, für 1 bis 2 Personen	3200
C 215, Luxuszimmer, mit Bad und Toilette, für 1 bis 2 Personen	3000
	p.Platz
C 174	1600
C-Deck (Fortsetzung):	p.Platz
C 110, 111, 126, 127, 128, 129, 152, 158, 160, 163, 165, 166, 168, 171, 176, 182, 184, 190	1400
C 130, 131, 136, 137, 144, 145, 146, 147	1200
C 118, 119, 124, 125, 172, 178	1000
C 132, 133, 134, 135, 142, 143, 148, 149, 212 . .	950
C 114, 115	900
C 218, 220, 223, 225 . .	850
C 222, 227, 279, 281, 282	800
C 216, 221	780
C 211, 217, 219, 270, 271	750
C 283, 284	700
D-Deck:	
D 361, 370, 371, Luxusz. m. Bad u. Toil., f. 1—2 Perf.	pro Zimm. 3000
	p.Platz
D 365, 367, 372, 373 . .	1100
D 340, 341, 346, 347, 380, 381	1000
D 310, 311, 316, 317 . .	950
D 306, 307, 382, 383 . .	900
D 304, 305	800
D 300	750
D 397	700
E-Deck:	
E 416, 419	600
E 402, 405, 412, 422, 423, 440, 441	550
Zimmer für 1 Person:	pro Zimm.
A-Deck:	
A 18	1700
A 20, 21	1600
A 3, 4, 22, 23, 24 . . .	1200
B-Deck:	
B 57, 58, 59, 60, 87, 88 .	1700
B 75, 76, 81, 82, 83, 84 .	1200
B-Deck (Fortsetzung):	p. Zim
B 56	950
C-Deck:	
C 100, 101, 102, 106, 107, 108, 109, 116, 117, 138, 139	1300
C 154, 156, 162, 164, 167, 169, 170, 186, 188 . .	1200
C 120, 121, 122, 123, 140, 141, 161	1000
C 252, 253, 254, 255, 260, 261, 262, 263, 272, 273, 274, 275, 280, 287, 288	850
C 210, 224, 229, 289, 290	800
C 250, 251, 256, 257, 258, 259, 204, 265, 266, 267, 276, 277, 278, 285, 286	750
C 291, 292	700
D-Deck:	
D 348, 349	1200
D 308, 309, 318, 319, 334, 335, 336, 337	1000
D 320, 321, 326, 327, 328, 329, 342, 343, 344, 345	950
D 322, 323, 324, 325, 330, 331, 332, 333, 338, 339	900
D 363, 369	800
D 384, 385, 386, 387, 388, 389, 391, 392, 394 . .	750
D 301, 350, 351, 374, 375, 376, 377, 378, 379 . .	700
D 390, 393, 395, 396, 398	650
E-Deck:	
E 404, 406, 407, 409, 414, 417, 426, 427, 432, 433, 434, 435	600
E 424, 425, 446, 447, 448, 449	580
E 408, 411, 415, 428, 429, 430, 431, 436, 437, 439, 444, 445, 450	550

Drontheim
Molde
Naes
Aalesund
Storfjord
Merok
Oie
Hellesylt
Loen
Nordfjord
Balholmen
Sognefjord
Vangsnaes
Stalheim
Gudvangen
Vossevangen
Bergen
Odde
Hamburg
M. Brandstrup.
Hambg.

Ausreise ——— Rückreise – – – – Aus- und Rückreise –·–·–

Vierte Nordlandfahrt 1914

Vierte Nordlandfahrt mit dem Doppelschrauben-Dampfer Meteor ab Hamburg am 16. Juli 1914.

Fahrplan.

Juli			Ungefährer Aufenthalt: Stunden
16.	Morgs.	Abfahrt von **Hamburg**.	
18.	„	Ankunft in **Odde** . . .	11
18.	Abends	Abfahrt von **Odde**.	
19.	Morgs.	Ankunft in **Bergen** . . (Überlandreise über Vossevangen und Stalheim nach Gudvangen.)	2
19.	„	Abfahrt von **Bergen**.	
19.	Abends	Ankunft in **Gudvangen**	16
20.	Mittgs.	Abfahrt von **Gudvangen**.	
20.	Nachm.	Ankunft in **Vangsnaes** (Frithjofstatue)	2
20.	„	Abfahrt von **Vangsnaes**.	
20.	„	Ankunft in **Balholmen** .	3
20.	Abends	Abfahrt von **Balholmen**.	
21.	Mittgs.	Ankunft in **Aalesund** .	3
21.	Nachm.	Abfahrt von **Aalesund**.	
21.	„	Ankunft in **Molde** . .	12
22.	Morgs.	Abfahrt von **Molde**.	
22.	„	Ankunft in **Naes** . . .	11
22.	Abends	Abfahrt von **Naes**.	
23.	Morgs.	Ankunft in **Drontheim** .	10
23.	Abends	Abfahrt von **Drontheim**.	
24.	Nachm.	Ankunft in **Merok** . .	15
25.	Morgs.	Abfahrt von **Merok**.	
25.	„	Ankunft in **Hellesylt** . .	1
25.	„	Abfahrt von **Hellesylt**.	
25.	Nachm.	Ankunft in **Oie**	5
25.	„	Abfahrt von **Oie**	
26.	Morgs.	Ankunft in **Loen** . . .	10
26.	Nachm.	Abfahrt von **Loen**.	
27.	Morgs.	Ankunft in **Bergen** . .	11
27.	Abends	Abfahrt von **Bergen**.	
29.	Nachm.	Ankunft in **Hamburg**.	

Dem Kapitän bleiben Änderungen des Fahrplans, soweit sie durch besondere Umstände gerechtfertigt sind, vorbehalten.

Reisedauer 13 Tage.

Fahrpreise

für die Reise von Hamburg bis Hamburg.

Zimmer für 2 Personen:	pro Zimm. ℳ
C-Deck:	
Staatszimmer Nr. C 3 u. 5 (jedes bestehend aus Wohnzimmer, Schlafzimmer und Badezimmer mit Toilette), für 1 oder 2 Personen	2500
Schlafzimmer von Nr. C 3 oder Nr. C 5 mit Badezimmer und Toilette, für 1 oder 2 Personen	1600
Wohnzimmer von Nr. C 3 oder Nr. C 5 für 1 oder 2 Personen	1100
	pro Platz
Nr. C 2	580
„ C 1, 4	530
„ C 6, 7, 9	500
„ C 11, 18	480
„ C 15, 16, 17, 19	450
D-Deck:	
Nr. D 156, 157, 158, 159, 160, 161	500
„ D 104, 106, 112, 114, 120, 126, 127, 135, 136, 137, 138, 147, 148, 150, 155, 162, 163	400
„ D 129, 133, 139, 145, 153, 164, 165, 170, 171	360
„ D 130, 132, 142, 144, 152, 154	340
„ D 166, 167, 168, 169	330

Zimmer für 2 Personen:	pro Platz ℳ
E-Deck:	
Nr. E 277, 278, 279, 280	350
„ E 203, 204, 205, 206, 210, 214, 215, 217, 223, 224, 229, 281, 282	330
„ E 236, 237, 242, 243, 244, 245, 252, 253, 254, 255, 264, 265, 266, 267, 275, 276	320
„ E 200, 201, 202, 207, 208, 209, 211, 212, 213, 216, 219, 221, 227, 231, 233, 235, 283, 284	300
„ E 238, 239, 240, 241, 246, 247, 250, 251, 256, 257, 262, 263, 268, 269, 272, 273, 274, 286	250
Zimmer für 1 Person:	
D-Deck:	
Nr. D 124, 125	500
„ D 128, 134, 140, 146	430
„ D 102, 103, 108, 109, 110, 111, 116, 117, 118, 119, 122	400
E-Deck:	
Nr. E 230	430
„ E 232	400
„ E 225, 234	350
„ E 226, 228, 248, 258, 259, 260, 261, 270, 271	300

Drontheim
Molde
Aalesund
Storfjord
Naes
Merok
Oie
Hellesylt
Loen
Nordfjord
Balholmen
Sognefjord
Vangsnaes
Stalheim
Gudvangen
Vossevangen
Bergen
Odde
M. Brandstrup. Hambg.
Hamburg

Ausreise ——— Rückreise - - - - Aus- und Rückreise -·-·-

Fünfte Nordlandfahrt 1914

Siebente Nordlandfahrt mit dem Doppelschrauben-Dampfer Meteor ab Hamburg am 16. August 1914.

Fahrplan.

Aug.		Ungefährer Aufenthalt:	Stunden
16.	Morgs.	Abfahrt von Hamburg.	
18.	„	Ankunft in Odde . . .	11
18.	Abends	Abfahrt von Odde.	
19.	Morgs.	Ankunft in Bergen . .	2
		(Überlandreise über Vossevangen und Stalheim nach Gudvangen.)	
19.	„	Abfahrt von Bergen.	
19.	Abends	Ankunft in Gudvangen	16
20.	Mittgs.	Abfahrt von Gudvangen.	
20.	Nachm.	Ankunft in Vangsnaes (Frithjofstatue)	2
20.	„	Abfahrt von Vangsnaes.	
20.	„	Ankunft in Balholmen .	3
20.	Abends	Abfahrt von Balholmen.	
21.	Mittgs.	Ankunft in Aalesund .	3
21.	Nachm.	Abfahrt von Aalesund.	

Aug.		Ungefährer Aufenthalt:	Stunden
21.	Nachm.	Ankunft in Molde . .	12
22.	Morgs.	Abfahrt von Molde.	
22.	„	Ankunft in Naes . . .	11
22.	Abends	Abfahrt von Naes.	
23.	Morgs.	Ankunft in Drontheim .	10
23.	Abends	Abfahrt von Drontheim.	
24.	Nachm.	Ankunft in Merok . .	15
25.	Morgs.	Abfaort von Merok.	
25.	„	Ankunft in Hellesylt . .	1
25.	„	Abfahrt von Hellesylt.	
25.	Nachm.	Ankunft in Oie	5
25.	„	Abfahrt von Oie.	
26.	Morgs.	Ankunft in Loen . . .	10
26.	Nachm.	Abfahrt von Loen.	
27.	Morgs.	Ankunft in Bergen . .	11
27.	Abends	Abfahrt von Bergen.	
29.	Nachm.	Ankunft in Hamburg.	

Dem Kapitän bleiben Änderungen des Fahrplans, soweit sie durch besondere Umstände gerechtfertigt sind, vorbehalten.

Reisedauer 13 Tage.

Fahrpreise

für die Reise von Hamburg bis Hamburg.

Zimmer für 2 Personen:	pro Zimm. ℳ
C-Deck:	
Staatszimmer Nr. C 3 und 5 (jedes bestehend aus Wohnzimmer, Schlafzimmer und Badezimmer mit Toilette) für 1 oder 2 Personen	2500
Schlafzimmer von Nr. C 3 oder Nr. C 5 mit Badezimmer und Toilette für 1 oder 2 Personen	1600
Wohnzimmer von Nr. C 3 oder Nr. C 5 für 1 oder 2 Personen	1100
	pro Platz
Nr. C 2	580
„ C 1, 4	530
„ C 6, 7, 9	500
„ C 11, 18	480
„ C 15, 16, 17, 19	450
D-Deck:	
Nr. D 156, 157, 158, 159, 160, 161	500
„ D 104, 106, 112, 114, 120, 126, 127, 135, 136, 137, 138, 147, 148, 150, 155, 162, 163	400
„ D 129, 133, 139, 145, 153, 164, 165, 170, 171	360
„ D 130, 132, 142, 144, 152, 154	340
„ D166, 167, 168, 169	330

Zimmer für 2 Personen:	pro Platz ℳ
E-Deck:	
Nr. E 277, 278, 279, 280	350
„ E 203, 204, 205, 206, 210, 214, 215, 217, 223, 224, 229, 281, 282	330
„ E 236, 237, 242, 243, 244, 245, 252, 253, 254, 255, 264, 265, 266, 267, 275, 276	320
„ E 200, 201, 202, 207, 208, 209, 211, 212, 213, 216, 219, 221, 227, 231, 233, 235, 283, 284	300
„ E 238, 239, 240, 241, 246, 247, 250, 251, 256, 257, 262, 263, 268, 269, 272, 273, 274, 286	250
Zimmer für 1 Person:	
D-Deck:	
Nr. D 124, 125	500
„ D 128, 134, 140, 146	430
„ D 102, 103, 108, 109, 110, 111, 116, 117, 118, 119, 122	400
E-Deck:	
Nr. E 230	430
„ E 232	400
„ E 225, 234	350
„ E 226, 228, 248, 258, 259, 260, 261, 270, 271	300

Auf dem Achterdeck des Dampfers Victoria Luise während seiner Fahrt durch die norwegischen Fjorde

Land-ausflüge in Verbindung mit den Nordland-fahrten

Passagiere auf einem Landausfluge bei der Firth of Forth-Brücke

Die Kosten der Teilnahme an den Nordlandfahrten stellen sich deswegen so mäßig, weil neben der Zahlung des Schiffsfahrpreises weitere erhebliche Ausgaben nicht in Frage kommen. Namentlich die Landausflüge sind nicht kostspielig. Das an Bord der Dampfer ein Bureau unterhaltende **Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie, Berlin,** Unter den Linden 8, übernimmt für die Nordlandfahrten die sämtlichen Veranstaltungen am Lande, einschließlich Wagenfahrt, Unterkunft und Verpflegung, zu Preisen, welche (ausgenommen bei der dritten und sechsten Fahrt) ℳ 50.— nicht übersteigen. Nachstehendes Verzeichnis gibt den Reisenden einen Überblick über sämtliche Landausflüge, die im Anschluß an die Nordlandfahrten sich machen lassen, und über die Preise, die das Reisebureau für deren Übernahme den Reisenden berechnet. — Für die dritte und sechste, den Besuch Schottlands und Islands einschließenden Nordlandfahrten, für welche weitergehende Vorbereitungen notwendig sind, stellen sich die Kosten der Landausflüge etwas höher. Das **Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie** übernimmt diese Landausflüge für ℳ 125.— beziehungsweise ℳ 145.— und ℳ 150.

Landausflüge im Anschluß an die Fahrten des Meteor.

Erste, zweite, vierte, fünfte und siebente Nordlandfahrt.

Gesamtpreis je M. 50.—

Odde. Hübsche Wagenfahrt, an dem Buarbrae (Gletscher) und dem Sandvenvand (See) vorüber, nach dem Lotefos und Espelandsfos (Wasserfällen). Dauer des Ausflugs hin und zurück etwa 4 Stunden. Mahlzeiten werden an Bord eingenommen.

Bergen. Große Überlandtour nach Gudvangen. Frühmorgens Abfahrt von Bergen mit der Bahn nach Voß. Sehr interessante Fahrt durch das Gebirge (wobei 54 Tunnels durchfahren werden) und an den Fjorden vorbei. In Voß Frühstück. Dann Weiterfahrt mit Stolkjaerren über Tvinde mit dem schönen Tvindefos (Wasserfall), Vinje und Framnaes nach dem mitten im Hochgebirge malerisch gelegenen Stalheim. Daselbst Mittagessen im Hotel Stalheim. Alsdann Weiterfahrt mit Wagen durch das vielgepriesene Naerötal nach dem herrlich am Sognefjord zwischen senkrechten Bergesriesen gelegenen Gudvangen, wo abends das Schiff wieder erreicht wird.

Gudvangen. Führung nicht erforderlich. Spaziergänge am Lande.

Vangsnaes. Führung nicht erforderlich. Spaziergang zur Frithjof-Statue.

Balholmen. Führung nicht erforderlich. Spaziergänge in dem schön gelegenen, aus der Frithjofssage bekannten Orte.

Aalesund. Führung nicht erforderlich. Spaziergang in der Stadt.

Abfahrt von Gudvangen nach Stalheim

Fernsicht auf Gudvangen

Molde. Führung nicht erforderlich. Spaziergänge am Lande. Empfohlen wird der hübsche Weg längs des Fanestrandes oder eine Fußtour nach Reknaeshaugen und Moldehei.

Naes. Hochinteressante, etwa vierstündige Wagenfahrt ins Romsdal, an malerischen Bergformationen entlang, unter denen die Troldtinder (Hexenzinnen) besonders hervorragen. Mahlzeiten an Bord.

Drontheim. Lohnende Wagenfahrt nach den Lerfos (Wasserfällen), auf welchen die Teilnehmer einen prächtigen Überblick über die Stadt und ihre herrliche Umgebung genießen. Besuch des berühmten Domes, nach Belieben, wozu Führung nicht erforderlich. Mahlzeiten an Bord.

Merok. Führung nicht erforderlich. Spaziergänge am Lande. Empfohlen wird ein Ausflug zu Fuß nach dem Aussichtspunkt „Flydalsjuvet" und weiter nach „Knuten".

Hellesylt. Der Dampfer hält nur etwa 1 Stunde, um solche Passagiere zu landen, die den Weg nach der nächsten Anlegestelle (Oie) zu Lande zurückzulegen vorziehen. Die Wagenfahrt von Hellesylt nach Oie, durch das wildromantische Norangstal, kann nach Belieben der Reisenden selbständig unternommen werden oder unter Führung des Reisebureaus, in welch letzterem Falle dies Bureau ℳ 5.50 pro Person extra erhebt.

Oie. Führung nicht erforderlich. Spaziergänge am Lande.

Loen. Großartige Gletschertour. Zunächst 20 Minuten Wagenfahrt auf guter Landstraße nach Vasenden; von Vasenden mittels kleinen Dampfers über den unvergleichlich schönen See (Loenvand) nach Kjendal. Von Kjendal zu Fuß auf

Loen

gerадem und bequemem Wege nach dem gigantischen Kjendalsgletscher, der mit seinen gewaltigen Eismassen einen überwältigenden Anblick darbietet. Nach Rückkehr in Kjendal Frühstück daselbst und dann auf demselben Wege zurück nach Loen.

Bergen. (Zweites Anlaufen.) Führung nicht erforderlich. Eingehende Besichtigung der Stadt.

Oder: Gesamtpreis M. 30.—

Odde. Hübsche Wagenfahrt, an dem Buarbrae (Gletscher) und an dem Sandvenvand (See) vorüber nach dem Lotefos und Espelandsfos (Wasserfällen). Dauer des Ausfluges hin und zurück etwa 4 Stunden. Mahlzeiten an Bord.

Bergen. (Erstes Anlaufen.) Aufenthalt 2 Stunden (ausgebootet werden nur diejenigen Reisenden, die die Überlandtour mitmachen).

Gudvangen. Hochinteressante Wagenfahrt durch das großartige Naerötal nach dem mitten im Hochgebirge malerisch gelegenen Orte Stalheim. Daselbst etwa einstündiger Aufenthalt. Dauer des Ausfluges hin und zurück etwa 4 Stunden. Frühstück an Bord nach Rückkehr von dem Ausfluge.

Vangsnaes. Führung nicht erforderlich. Spaziergang zur Frithjof-Statue.

Balholmen. Führung nicht erforderlich. Spaziergänge in dem schön gelegenen, aus der Frithjofssage bekannten Orte.

Aalesund. Führung nicht erforderlich. Spaziergänge in der Stadt.

Molde. Führung nicht erforderlich. Spaziergänge am Lande. Empfohlen wird der hübsche Weg längs des Fanestrandes oder eine Fußtour nach Reknaeshaugen und Moldehei.

Naes. Hochinteressante, etwa vierstündige Wagenfahrt ins Romsdal, an malerischen Bergformationen entlang, unter denen die Troldtinder (Hexenzinnen) besonders hervorragen. Mahlzeiten an Bord.

Hellesylt

Drontheim. Lohnende Wagenfahrt nach dem Lerfos (Wasserfällen), auf welchem die Teilnehmer einen prächtigen Überblick über die Stadt und die herrliche Umgebung genießen. Besuch des berühmten Domes, nach Belieben, wozu Führung nicht erforderlich. Mahlzeiten an Bord.

Merok. Führung nicht erforderlich. Spaziergänge am Lande. Empfohlen wird ein Ausflug zu Fuß nach dem Aussichtspunkt „Flydalsjuvet" und weiter nach „Knuten".

Hellesylt. Der Dampfer hält nur etwa 1 Stunde, um solche Reisenden zu landen, die den Weg nach der nächsten Anlegestelle (Oie) zu Lande zurückzulegen vorziehen. Die Wagenfahrt von Hellesylt nach Oie, durch das wildromantische Norangstal, kann nach Belieben der Reisenden selbständig unternommen werden oder unter Führung des Reisebureaus, in welch letzterem Falle dies Bureau ℳ 5.50 pro Person extra erhebt.

Oie. Führung nicht erforderlich. Spaziergänge am Lande.

Loen. Großartige Gletschertour. Zunächst 20 Minuten zu Fuß auf guter Landstraße nach Vasenden, von Vasenden mittels kleinen Dampfers über den unvergleichlich schönen See (Loenvand) nach Kjendal. Von Kjendal zu Fuß auf geradem und bequemem Wege nach dem gigantischen Kjendalsgletscher, der mit seinen gewaltigen Eismassen einen überwältigenden Anblick darbietet. Nach Rückkehr in Kjendal Frühstück daselbst und dann auf demselben Wege zurück nach Loen.

Bergen. (Zweites Anlaufen.) Führung nicht erforderlich. Eingehende Besichtigung der Stadt und Umgegend.

Landausflüge im Anschluß an die Fahrten des Dampfers Victoria Luise.

Dritte und sechste Nordlandfahrt.

Gesamtpreis M. 125.—

Edinburgh. Hübsche Wagenfahrt von Leith über Holyrood Palace und Edinburgh Castle durch die Stadt. Besuch der St. Giles' Church und des Parlamentsgebäudes (jetzt Gericht). Frühstück im North British Station Hotel. Nachmittags Wagenfahrt nach der berühmten Forth Bridge und von dort mit Dampfer zurück nach Leith. Ferner Ausflug in das schottische Seengebiet, und zwar zunächst mit der Bahn nach Balloch, von dort mit Dampfer über Loch Lomond nach Inversnaid, weiter mit Coach nach Stronachlacher, dann Dampferfahrt über Loch Katrine nach Trossachs Hotel, woselbst das Frühstück eingenommen wird. Die Rückreise erfolgt zunächst mit Coach bis Callander, dann mit der Bahn zurück nach Edinburgh (Leith).

Kirkwall. Führung nicht erforderlich. Besichtigung der Stadt und der Kathedrale.

Thorshavn. Führung nicht erforderlich. Besichtigung der Stadt. Empfohlen werden Spaziergänge durch die Insel bis zum Sanatorium.

Reykjavik. Besichtigung der Stadt, des alten Museums, des Parlamentsgebäudes und sonstiger Sehenswürdigkeiten. Spaziergänge nach dem Aussichtsturm. Ferner sind folgende Vorführungen in Aussicht genommen: Wettrennen auf Ponies, von Isländern geritten, isländisches Vokalkonzert im Theatersaal mit Quintgesängen alter und neuer isländischer Melodien. Für die übrige Zeit wird empfohlen, einen Ponyritt oder eine Wagenfahrt nach den heißen Quellen zu unternehmen.

Im norwegischen Fjord

Spitzbergen (Smerenberg-Bai, Magdalenen-Bai, Croß-Bai, Kings-Bai). Führung nicht erforderlich. Spaziertouren am Lande.

Nordkap. Führung nicht erforderlich. Spaziergänge am Lande. Aufstieg zum Nordkap.

Hammerfest. Führung nicht erforderlich. Spaziergänge am Lande nach dem „Sadlen" oder zur Meridiansäule.

Tromsö. Besichtigung eines Lappenlagers mit Renntieren im Tromsötal Spaziergänge durch die Stadt.

Digermulen. Führung nicht erforderlich. Spaziergänge am Lande. Aufstieg auf den Digermulkollen (ca. 400 m hoch).

Merok. Führung nicht erforderlich. Spaziergänge am Lande. Empfohlen wird ein Ausflug zu Fuß oder zu Wagen über Utsigten, Kvandalsfoß bis Heiene.

Gudvangen. Von diesem Platz aus sind mehrere Ausflüge geplant, die in verschiedenen Gruppen zur Ausführung gelangen. In dem Gesamtpreis von ℳ 125.— ist der Ausflug von Gudvangen nach Stalheim und zurück (Gruppe zwei) eingeschlossen. Für eine beschränkte Anzahl von Reisenden (Gruppe eins und drei) wird gegen Nachzahlung von ℳ 20.— folgender Ausflug veranstaltet: Wagenfahrt von Gudvangen durch das vielgepriesene Naerötal nach dem mitten im Hochgebirge malerisch gelegenen Stalheim (wie für Gruppe zwei vorgesehen). Von Stalheim Fortsetzung der Wagenfahrt über Framnaes, Vinje und Tvinde, am Tvindefos (Wasserfall) vorbei, nach Voß. Von Voß mit der Bahn nach Bergen; sehr interessante Fahrt durch das Gebirge (wobei 54 kurze Tunnels durchfahren werden) und an den Fjorden vorbei. Gruppe eins übernachtet in Voß, Gruppe drei in Stalheim. Ankunft in Bergen erfolgt von Gruppe eins am nächsten Tage mittags, von Gruppe drei abends.
Für eine ganz kleine Anzahl von Reisenden wird gegen Nachzahlung von ℳ 25.— noch folgender Ausflug (Gruppe vier) gemacht: Von Gudvangen Fahrt mit Fjorddampfer durch den malerischen Naerö- und dann durch den Aurlandfjord nach Flaam (Fretheim). Von Flaam hochinteressante Wagenfahrt durch das Flaamstal nach Vatnahalsen (Myrdal), 714 m hoch gelegen. In Vatnahalsen übernachten und am nächsten Morgen mit der Bahn nach Voß, von wo die Weiterfahrt nach Bergen zusammen mit der Gruppe eins erfolgt. Ankunft in Bergen mittags. Unterkunft und Mahlzeiten sind bei allen Überlandausflügen im Preise einbegriffen.

Bergen. Wagenausflug nach Fantoft. Spaziergänge in der Stadt, wobei Führung nicht erforderlich.

Anmerkung zu den Fahrten des Dampfers Victoria Luise.

Für die anläßlich dieser Fahrten noch besonders geplanten Zusatzausflüge von Gudvangen über Voß nach Bergen und von Gudvangen über Flaam, Myrdal und Voß nach Bergen können die Anmeldungen erst an Bord angenommen werden. Die Teilnehmer werden gebeten, den Wunsch, an einem dieser Ausflüge (Gruppe eins, drei oder vier) teilzunehmen, möglichst rechtzeitig nach Abfahrt von Hamburg dem Vertreter des Reisebureaus, anzugeben.

Die vorstehenden Programme, für die Änderungen vorbehalten bleiben, sollen den Teilnehmern an unseren Vergnügungsfahrten nur einen ungefähren Anhalt über die Landausflüge geben. Die genauen Einzelheiten sind dem Sonderprogramm unseres Berliner Reisebureaus zu entnehmen.

Allgemeine Bestimmungen und Anmerkungen

Edinburgh — Princes-Street

Fahrpreise.

Die für die Fahrten der Dampfer Meteor und Victoria Luise festgesetzten Preise verstehen sich pro Platz, soweit in den voraufgehenden Fahrpreisverzeichnissen nichts Gegenteiliges angegeben ist. Auf diesen Dampfern ist eine ganze Reihe einbettiger Kammern vorgesehen für Reisende, die ein Zimmer für sich allein zu haben wünschen. Auf ausdrücklichen Wunsch der Reisenden und nach voraufgegangener Vereinbarung mit der Gesellschaft kann in zweibettigen Kammern auch das Sofabett für eine dritte Person belegt werden, wofür dann als Zuschlag der Mindestfahrpreis zu entrichten ist. Für zweibettige Kammern sind, einerlei ob sie von einem Erwachsenen, einem Erwachsenen und einem Kinde oder zwei Erwachsenen bewohnt werden, zwei volle Fahrpreise zu zahlen. Wird in einer zweibettigen Kammer außer zwei Erwachsenen noch ein Kind untergebracht, so ist dafür, wenn es über 10 Jahre alt ist, der Mindestfahrpreis, wenn es unter 10 Jahre alt ist, der halbe Mindestfahrpreis zu zahlen.

Sobald ein Passagier seine Reise angetreten hat und diese nicht vollendet, können irgendwelche Rückvergütungen nicht stattfinden.

Reisende, die den Dampfer auf der Rückreise bereits in Bergen verlassen, um noch längere Zeit in Norwegen zu verweilen, haben keinen Anspruch auf Rückvergütung eines Teiles des Fahrgeldes für die nicht abgefahrene Strecke Bergen — Hamburg.

Abfahrtshäfen.

Für alle Nordlandfahrten ist Hamburg der Abfahrtshafen des betreffenden Dampfers.
Auf der dritten und sechsten Nordlandfahrt wird, bevor der Kurs auf Norwegen genommen wird, noch Edinburgh, die Orkneyinseln und Farör sowie Island und Spitzbergen besucht.

Beköstigung.

In den Fahrpreisen einbegriffen ist die Seefahrt sowie vollständige Verpflegung, solange die Reisenden sich an Bord befinden. Nicht einbegriffen sind Wein, Bier, Spirituosen und Mineralwasser. Die Verpflegung auf dem Dampfer Victoria Luise entspricht derjenigen eines allerersten Hotels; auf dem Meteor ist sie zwar auch erstklassig, im allgemeinen aber etwas bescheidener gehalten. Während des Aufenthaltes in den Häfen bleibt es den Reisenden freigestellt, an Bord des betreffenden Vergnügungsdampfers zu verweilen, sie können auch, ohne daß ihnen Mehrkosten entstehen, an den regelmäßigen Mahlzeiten in unveränderter Weise teilnehmen, wenn sie sich für das zweite Frühstück bis morgens 9 Uhr und für die Hauptmahlzeit bis vormittags 11 Uhr beim Obersteward schriftlich oder mündlich angemeldet haben. Neben dem Obersteward ist niemand berechtigt, derartige Anmeldungen entgegenzunehmen.
Auf den Dampfern Meteor und Victoria Luise speisen alle Passagiere in einem großen, gemeinsamen Speisesaal.

Stalheim

Akureyri — Gesamtansicht

Die Sicherung von Plätzen

geschieht durch Anzahlung von einem Drittel des Fahrgeldes. Der Rest des Fahrgeldes ist spätestens am Tage vor der Abfahrt im Bureau der Gesellschaft (Hamburg-Amerika Linie, Alsterdamm 25, in Hamburg) zu entrichten. Sollte wider Erwarten eine der Fahrten wegen ungenügender Beteiligung oder aus anderen Gründen nicht stattfinden, so wird die Anzahlung den Einzahlern ungeschmälert zurückgegeben.

Je frühzeitiger die Bestellung erfolgt, um so größer ist die Auswahl an Plätzen, die dem Reisenden zur Verfügung gestellt werden kann. Es empfiehlt sich daher, die Plätze so zeitig wie möglich zu belegen. Allwöchentlich erscheint ein Verzeichnis, in welchem die noch vorhandenen Plätze in übersichtlicher Art vermerkt stehen. Solches Verzeichnis wird Anfragenden auf Wunsch unentgeltlich zugesandt.

Erstattungsfähigkeit nicht benutzter Fahr- und Empfangsscheine.

Wenn ein Reisender, dem ein Platz belegt worden ist, von der Fahrt zurücktritt, so ist die geleistete Anzahlung verfallen. In Fällen, wo die Abmeldung so zeitig geschieht, daß es gelingt, den betreffenden Platz anderweitig zu verwerten, ist die Gesellschaft in der Regel bereit, den angezahlten Betrag bei Teilnahme an einer anderen, von ihr innerhalb der nächsten zwölf Monate veranstalteten Reise in Anrechnung zu bringen.

Digermulen

Gültigkeit der Fahrkarten und Empfangsscheine.

Jeder Fahr- und Empfangsschein ist persönlich und kann auf eine andere Person nicht übertragen werden.

Gepäck.

Das Gepäck der Reisenden kann schon im voraus behufs Unterbringung an Bord nach dem Einschiffungshafen abgesandt werden. Es muß jedoch so zeitig zum Versand gebracht werden, daß es mehrere Tage vor Abgang des Dampfers eintrifft. Sämtliche Gepäckstücke müssen den deutlichen Namen des Eigentümers tragen. Der Frachtbrief ist wie folgt zu adressieren:

An die
Gepäckabteilung der Hamburg-Amerika Linie, Hamburg.
Für .... (Name des Reisenden)
Passagier des am .... abgehenden
Dampfers .... (Name des Dampfers)

Koffer, die mit in die Kammer genommen werden sollen, dürfen die folgenden Maße nicht überschreiten: etwa 30 cm Höhe, etwa 60 cm Breite und etwa 120 cm Länge. Größere Koffer werden im Raum verstaut, zu dem die Reisenden täglich zu bestimmten Stunden Zutritt haben.

Kleinere Gepäckstücke, wie Handkoffer, Taschen, Schachteln und dergleichen, behalten die Passagiere besser bei sich und nehmen sie erst bei der Einschiffung mit an Bord.
Sämtliche Gepäckstücke müssen den deutlichen Namen des Eigentümers tragen. Für Gepäck, das sich nicht im Gewahrsam der Hamburg-Amerika Linie befindet, also für Handgepäck, alle Kleidungsstücke und Gegenstände, die der Reisende unterwegs mit sich führt, übernimmt die Gesellschaft keine Verantwortlichkeit. Für größere Gepäckstücke, die die Hamburg-Amerika Linie zeitweilig während der Seereise oder während der Landausflüge in besonderen Gewahrsam nimmt, übernimmt die Gesellschaft eine Verantwortlichkeit bis zur Höhe von ℳ 200.—, und zwar ist diese Verantwortlichkeit für das Gepäck eines Passagiers gedacht. Für die Inanspruchnahme einer Deckung für etwaige größere Verluste, die die oben festgelegte Höchstschadenersatz-Summe übersteigen, muß sich der Passagier durch Versicherung decken. Für solche Fälle können Versicherungsverträge der Europäischen Reisegepäck-Versicherungs-Aktiengesellschaft, Berlin SW 47, Großbeerenstraße 63b, durch uns bezogen werden, deren Bedingungen wir auf Wunsch gern bekanntgeben.
Gelder, Wertpapiere, Juwelen oder sonstige wertvolle oder zollpflichtige Gegenstände, sowie geschlossene Briefe dürfen sich nicht im Gepäck befinden, die Gesellschaft erklärt sich für solche Artikel frei von jeglicher Verantwortung. Wertsachen können aber versiegelt und mit dem vollständigen, deutlich geschriebenen Namen des Eigentümers versehen dem Zahlmeister zur Aufbewahrung während der Fahrt eingehändigt werden, jedoch ohne Haftpflicht der Gesellschaft.
Wein, Bier, Spirituosen und dergleichen Getränke darf niemand mitbringen; diese sind zu mäßigen Preisen an Bord zu kaufen. Ebenso kann die Mitnahme von feuergefährlichen, explosiven oder ähnlichen Gegenständen unter keinen Umständen gestattet werden. Zuwiderhandelnde werden für allen Schaden haftbar gemacht und nötigenfalls gerichtlich zur Verantwortung gezogen.
Die Mitbeförderung des Gepäckes auf dem Schiffe geschieht unentgeltlich.

Gelder und Wertsachen.

Es wird dringend gebeten, Gelder und Wertsachen nicht in der Kammer zu lassen. Die Hamburg-Amerika Linie muß jegliche Verantwortung hierfür ablehnen. Sie können im Bureau des Zahlmeisters zur Aufbewahrung im Geldschrank abgegeben werden, allerdings übernimmt die Gesellschaft auch hierfür keine Gewähr.

Drahtlose Telegraphie an Bord.

Die Deutsche Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie m. b. H., Berlin SW 61, unterhält auf den Dampfern Meteor und Victoria Luise, wie auf allen Passagierdampfern der Hamburg-Amerika Linie ein

Amt für drahtlose Telegraphie, das während der ganzen Reise stets in Betrieb ist und den Reisenden zur Absendung und Entgegennahme funkentelegraphischer Nachrichten zu den durch internationale Bestimmungen festgesetzten Gebühren zur Verfügung steht.

Landausflüge.

Die Verpflichtung der Hamburg-Amerika Linie den Reisenden gegenüber beschränkt sich lediglich auf die Seefahrt nach den von den Dampfern angelaufenen Hafenplätzen, nicht aber erstreckt sie sich auf die Ausführung von Ausflügen, Bestellung von Fahrgelegenheit, Anland- oder Anbordbeförderung usw. Die Veranstaltung von Landausflügen im Anschluß an diese Fahrten liegt in den Händen des Reisebureaus der Hamburg-Amerika Linie, Berlin, Unter den Linden 8, das, im Verein mit dem Norwegischen Touristenbureau von F. Beyer, Sorge tragen wird, den Reisenden auch am Lande den Aufenthalt so lohnend und angenehm wie nur möglich zu gestalten. Die Entrichtung des auf den Seiten 34 bis 40 bekanntgegebenen Kostenbetrages für die betreffende Reise sichert den Passagieren die Teilnahme an den sämtlichen von unserem Reisebureau laut Sonderprogrammes unternommenen Ausflügen am Lande, zu denen die Anmeldung **möglichst gleichzeitig mit der Belegung des Schiffsplatzes** geschehen sollte, da bei späterer, etwa erst an Bord erfolgender Anmeldung für Berücksichtigung nicht unbedingt Gewähr geleistet werden kann.

Bei Teilnahme an allen Landausflügen wird für Kinder, einerlei welchen Alters, sowie für Dienstboten der volle Preis berechnet.

Zu bemerken ist noch, daß die Beförderung bei den Wagenfahrten in Schottland in 12- bis 16sitzigen Coaches, in Norwegen in Stolkjaerren oder Kaleschen stattfinden wird. Für die bejahrteren Herrschaften werden, soweit vorhanden, in Norwegen Kaleschen (Landauer) zur Verfügung gestellt werden.

Deckstühle.

Für den Aufenthalt an Deck stehen den Reisenden bequeme Deckstühle, die der Seereise-Comfort-Gesellschaft gehören, zur Verfügung. Der Mietspreis für diese Stühle beträgt:

ℳ 4.20 für eine Reise mit dem Dampfer Meteor und
ℳ 6.30 für eine Reise mit dem Dampfer Victoria Luise.

Reisedecken.

Auf Wunsch können den Reisenden Wolldecken, die der Seereise-Comfort-Gesellschaft gehören, zur Verfügung gestellt werden. Für die Benutzung dieser Wolldecken werden die gleichen Preise berechnet wie für die Deckstühle.

Badezimmer.

Die an Bord befindlichen Badezimmer stehen den Reisenden für warme und kalte Bäder zu jeder Tageszeit unentgeltlich zur Verfügung. Wegen deren Benutzung wende man sich gefälligst an den Badesteward. Das zur Verwendung kommende Wasser ist Seewasser.

Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie im Geirangerfjord

Auf dem Dampfer Victoria Luise befindet sich außer den vorgenannten Bädern noch ein Schwimmbad für Damen und Herren; außerdem können türkische, elektrische und medizinische Bäder verabreicht werden. Für die Benutzung des Schwimmbades, sowie für den Gebrauch der letztgenannten Bäder wird eine kleine Gebühr erhoben.

Musik.

Für musikalische Genüsse sorgt eine an Bord befindliche gute Kapelle.

Reisegeld und Reiseschecks.

Es ist nicht unbedingt notwendig, sich mit den Landesmünzen aller Staaten, die besucht werden, zu versehen, sondern vielmehr empfehlenswert, anstatt baren Geldes Reiseschecks oder Weltkreditbriefe auf größere Banken mitzunehmen. Zur Bequemlichkeit des reisenden Publikums hat die Hamburg-Amerika Linie Reiseschecks in Verkehr gebracht, die von dem **Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie, Berlin,** herausgegeben werden. Es bestehen drei Sorten dieser Reiseschecks, nämlich in Höhe von ℳ 50.—, 100.— und 200.—. Die Reiseschecks werden von etwa 2000 in einem besonderen Verzeichnis namhaft gemachten, über die ganze Welt verteilten Zahlstellen eingelöst, sowie bei sämtlichen Agenten der Hamburg-Amerika Linie an Geldes Statt in Zahlung genommen. Die Reiseschecks der Hamburg-Amerika Linie werden an Bord ihrer Dampfer lediglich in Gegenrechnung für etwa noch zu entrichtende Fahrgelder, bei Anmeldungen zu den Sonderausflügen und zur Begleichung von Rechnungen angenommen, vorausgesetzt, daß der Betrag des Schecks denjenigen der zu entrichtenden Summe nicht wesentlich übersteigt.

Einbooten in der Croß-Bai — Spitzbergen

Vorrätig sind die Reiseschecks, außer bei der Hamburg-Amerika Linie in Hamburg und ihrem Reisebureau in Berlin, bei ihren Agenturen in Breslau, Köln a. Rh., Dresden, Düsseldorf, Frankfurt a. M., Genua, Gießen, Haag, Halle a. d. S., Leipzig, Lissabon, Marburg, München, Stuttgart, Wien und Wiesbaden, und können auch durch alle anderen Agenturen der Hamburg-Amerika Linie, sowie durch alle Zweigstellen der Diskonto-Gesellschaft in Berlin bezogen werden.

Reisebeschreibungen

sind zu beziehen durch das Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie, Berlin W, Unter den Linden 8. Als Handbücher für die Reise können dienen: Baedeker, Schweden und Norwegen (1911), ℳ 7.50. Meyer, Norwegen, Schweden und Dänemark (1911), ℳ 6.50. Grieben, Norwegen, Aufl. 1913/14, ℳ 3.—. Zahlreiche Reiseschilderungen sind von Teilnehmern an den Nordlandfahrten der Hamburg-Amerika Linie veröffentlicht worden. Von den noch nicht vergriffenen Schriften dieser Art nennen wir: G. Zieler, Unter der Hapagflagge (Reise nach Norwegen und Spitzbergen mit der „Auguste Viktoria“ und um England mit der Prinzessin Victoria Luise, im Anhang Geschichte von Spitzbergen), Verlag H. Seemann, Nachfl., Berlin, ℳ 6.50. — H. E. Wallsee, Der Island- und Spitzbergenfahrer, Verlagsanstalt und Druckereigesellschaft, Hamburg, 1912, ℳ 4.50. — H. E. Wallsee, Die Nordfahrt (Meteorfahrt), Verlagsanstalt und Druckereigesellschaft, Hamburg, 1912, ℳ 2.50. — W. Klinghammer, Eine Reise nach Norwegen und Spitzbergen auf der Auguste Victoria (1903), humoristische Schilderung aus der Kleinstädterperspektive, Verlag von F. Mitzlaff, Rudolstadt, ℳ 2.—. —

Im Naerödal

A. Goetz, Von Spitzbergen nach Jerusalem. Ernste und heitere Reiseerlebnisse auf den Hapagdampfern Meteor, Blücher und Moltke (1908), Verlag von Fr. W. Thaden, Hamburg, geb. ℳ 5.—, brosch. ℳ 4.—. — L. Klinenberger, Nach Island und zum Nordkap (Dampfer Oceana 1906), Manzsche Verlagsbuchhandlung, Wien, ℳ 1.30. — A. Brosi, Eine Fahrt nach Norwegen und Spitzbergen (Dampfer Blücher, 1904), Verlag von Schultheß & Co., Zürich, ℳ 5.—. — G. Petzold, Auf Meeres- und Felsenpfaden (Eine Reise nach Norwegen mit dem Dampfer Meteor, Juni 1908), Verlag von A. Meyer, Berlin W 57, ℳ 3.—. — H. Buddenberg, Mit dem Hamburger Meteor nach dem Nordlande. Verlag Heinrich Buddenberg, Quakenbrück, ℳ 2.—. — E. Hochberg, Norge. (Eine Nordlandfahrt mit dem Dampfer Meteor, August 1908.) Verlag von F. Dümmler, Berlin W 30, geb. ℳ 3.50, brosch. ℳ 2.50. — Dr. W. Niemann, Das Nordlandbuch. (Eine Einführung in die gesamte nordische Natur und und Kultur.) Verlag von A. Dunker, Berlin, 1909, ℳ 7.—. — Dr. phil. Weiß, Nach Schottland, Island und Norwegen. (Ein Reisebericht mit Bemerkungen über Land- und Volkswirtschaft, Geschichte und nordische Sprachen.) Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin SW 48, ℳ 3.—. — C. Küchler, In Lavawüsten und Zauberwelten auf Island. Verlag Alfred Schall, Berlin SW 47, ℳ 5.—, geb. ℳ 6.—. — C. Küchler, Die Faröer. (Studien und Wanderfahrten.) Mit 100 Illustrationen. Verlag Georg Müller, München, 1913, geb. ℳ 8.50. — G. Bertolini, Die Seele des Nordens (Studien und Reisen durch Norwegen, Schweden und Dänemark) illustriert, ℳ 10.—. — Nielsen, Land und Leute in Norwegen (1905), ℳ 4.—. — L. Passarge, Sommerfahrten in Norwegen, 2 Bde. ℳ 11.—. — W. Suck, Schottland und seine Bewohner, ℳ 1.—. — H. Hohmann,

Eine Nordlandsfahrt, 1907 (Schottland, Island, Nordkap, Norwegen), geb. ℳ 3.—, kart. ℳ 2.—. — Thule, Altnordische Dichtung und Prosa (Verlag Eugen Diederichs in Jena); Einleitungsband: Felix Niedner, Islands Kultur zur Wikingerzeit (mit 24 Ansichten und 2 Karten) geb. ℳ 6.—.
Ein Album mit einer großen Anzahl Bildern von Gegenden, die auf den Nordlandreisen der Hamburg-Amerika Linie besucht werden, ist in Woerl's Reisebücherverlag, Leipzig, unter dem Titel „Nordlandfahrten der Hamburg-Amerika Linie" erschienen. Bezugspreis im Buchhandel ℳ 15.—.
Nordlandliteratur. Eine kleine Sammlung neuerer Werke über Norwegen, Spitzbergen usw. befindet sich in den Schiffsbibliotheken der Touristendampfer.

Bei dem Espelandsfos und Lotefos

Dampfer Meteor auf der Fahrt durch die norwegischen Fjorde

Briefzustellung.

Briefe, Depeschen und andere Postsendungen für die Teilnehmer an den Nordlandfahrten können an folgende Adressen unserer Vertreter gerichtet werden:

in **Bergen:**
F. Beyers Tourist-Bureau,
Telegrammadresse: Beyer;

in **Drontheim:**
F. Beyers Tourist-Bureau,
Telegrammadresse: Beyer;

in **Hammerfest:**
G. Hagen, Telegrammadresse:
Hagen;

in **Leith:**
James Currie & Co.,
Telegrammadresse: Currie;

in **Merok** (Geirangerfjord):
Postamt;

in **Molde:**
F. Beyers Tourist-Bureau,
Telegrammadresse: Beyer;

in **Tromsö:**
A. Aagaard,
Telegrammadresse: Aagaard;

in **Reykjavik:** (Island):
H. Th. A. Thomsen,
Hofnarstraeti 17/21,
Telegrammadresse: Hat.

Briefe und Postsendungen müssen außer dem Namen des Empfängers deutlich den Namen des Dampfers, mit dem dieser fährt, sowie die Angabe der betreffenden Nordlandfahrt tragen. Ebenso ist es erwünscht, daß der Name des Absenders auf dem Briefumschlag vermerkt wird. Für die richtige und

Meteor im Naeröfjord

rechtzeitige Ablieferung wird nach Tunlichkeit gesorgt, doch muß jede Verbindlichkeit hierfür von vornherein abgelehnt werden.

Briefschaften von Hamburg oder Berlin müssen etwa 2 bis 8 Tage vor Ankunft des betreffenden Dampfers in den vorgenannten Häfen bei der Post zur Beförderung eingeliefert werden.

Um Telegramme sofort als für einen Passagier einer der Nordlandfahrten bestimmt erkennen zu können, ist das Wort Meteor oder Victoria Luise der Adresse beizufügen. Ein Telegramm nach Bergen für einen Teilnehmer an der Reise des Meteor wird beispielsweise zu adressieren sein:

.... (Name des Passagiers) ...., Meteor, Adresse Beyer, Bergen, Norwegen. — Telegramme können den Passagieren auch in den Orten Odde, Balholmen, Naes, Merok, Digermulen, Loen, Gudvangen zugestellt werden, und denjenigen Reisenden, welche von Gudvangen aus die Überlandtour nach Bergen machen, auch in Stalheim. Für die Adressierung von Depeschen nach diesen Orten genügt die Nennung des Passagiernamens, des Schiffes und des Ortes, also beispielsweise:

Müller, Meteor,
Digermulen, Norwegen.

Da aber die Telegrammbedienung an diesen kleinen Ortschaften nur eine notdürftige ist, empfiehlt es sich, um einer zuverlässigen Bestellung gewiß zu sein, Depeschen vorzugsweise an die aufgegebenen Adressen in den größeren Orten (Molde, Drontheim, Tromsö usw.) zu richten.

Benachrichtigung über den Reiseverlauf an Angehörige von Reisenden.

Zur Annehmlichkeit der Reisenden haben wir die Einrichtung getroffen, daß jeder Teilnehmer uns die Namen und Adressen von Angehörigen, an die ihm Mitteilungen über seine Reise lieb sind, aufgeben kann. Den uns so aufgegebenen Personen lassen wir dann durch Postkarte die uns vom Kapitän telegraphisch übermittelten Nachrichten über den Verlauf der Reise, Ankunft des Dampfers, sowie etwa vorgekommene wissenswerte Ereignisse unentgeltlich mitteilen. Durch diese Einrichtung wird erreicht, daß die in der Heimat zurückgelassenen Angehörigen, Freunde und Bekannten der Reisenden Nachrichten über die Reise schneller erhalten können, als es bei unmittelbarer schriftlicher Berichterstattung der Reisenden möglich wäre.
Eine möglichst frühzeitige Aufgabe der Namen und Adressen ist zum guten Gelingen der Sache erwünscht.

Ein erfahrener Arzt

befindet sich an Bord. Reisenden, die während der Seereise erkranken, wird unentgeltlich Beistand geleistet und für die verabreichten Heilmittel nichts berechnet. Dagegen ist dem Schiffsarzt gestattet, übliche Zahlung zu fordern von Reisenden, die sich ihm wegen eines Leidens in Behandlung geben, das nicht während der Fahrt entstanden ist.

Ein Barbier,

der ebenfalls an Bord ist, hat für seine Dienstleistungen Anspruch auf Vergütung.

Gletscher in der Magdalenen-Bai — Spitzbergen

Dampfer der Hamburg-Amerika Linie im Naeröfjord

Kleidung.

Mit Bezug auf Kleidung bestehen irgendwelche Vorschriften nicht.
Für den Aufenthalt an Deck ist für Herren Jackettanzug mit Mütze am gebräuchlichsten.
Zu den Hauptmahlzeiten pflegen die Herren vorzugsweise im Smoking oder Gesellschaftsanzuge zu erscheinen.
Für den Aufenthalt an Deck empfiehlt es sich, namentlich bei den sich bis Spitzbergen erstreckenden Fahrten, Winterkleidung mitzunehmen.

Beschreibung der zu besuchenden Plätze

Edinburgh — Das Schloß

Den Fahrplan der dritten und sechsten Nordlandfahrt verfolgend, macht der Dampfer Victoria Luise, bevor er sich den norwegischen Gestaden zuwendet, die Reisenden mit einer Reihe Gegenden vertraut, die fernab vom Touristenverkehr liegen und für die Bewohner des europäischen Festlandes nur schwer erreichbar sind. Von Hamburg aus nimmt der Dampfer zunächst seinen Weg nach

Leith,

wo er nach etwa 32stündiger ununterbrochener Fahrt durch die Fluten der Nordsee des Morgens in aller Frühe vor Anker geht. Leith ist der Hafen der alten schottischen Königstadt

Edinburgh,

eine der schönsten Städte der Welt, deren Besuch des Abstechers des Dampfers von seiner Route nach den nördlichen Gefilden wohl wert ist. Edinburgh hat heute mehr als 300 000 Einwohner und einen großen Fremdenverkehr; stattliche Straßen durchqueren die Stadt in paralleler Richtung, unter denen die Princes Street die erste Stelle einnimmt. Edinburgh ist reich an imposanten Bauwerken, hübschen Denkmälern und schön angelegten öffentlichen Plätzen und Gärten. Das alte, auf einem Hügel liegende Schloß ist besonders sehenswert. Interessant ist auch das Parliament-House, der Holyrood-Palace, St. Mary's Cathedral u. a., während von den Denkmälern namentlich diejenigen von Sir Walter Scott sowie vom Prinzen Albert hervorzuheben sind. Einen hübschen Blick auf die Stadt gewinnt man von der schönen Dean Bridge. Besonderen Reiz bietet auch der vielbelebte Firth of Forth.

Thorshavn

Von Leith aus geht es nordwärts nach den Orkney-Inseln und Farör, den zerklüfteten Inselgruppen im Norden Schottlands. Zunächst legt der Dampfer in

Kirkwall

an, der Hauptstadt der Orkney-Inseln, mit etwa 4000 Einwohnern. Das kleine Städtchen, das über einen guten Hafen verfügt, macht einen sauberen Eindruck und rühmt sich einiger vortrefflich erhaltener altertümlicher Bauwerke, unter denen die im Jahre 1137 erbaute Kathedrale des heiligen Magnus besonders hervorragt. Was auf den Besucher dieser fernen Gegenden einen eigenen Zauber ausübt, ist ihre Weltabgeschiedenheit. Gar eigenartig wirkt der Kontrast zwischen der soeben verlassenen schottischen Hauptstadt und diesen ruhigen, kleinen Ansiedelungen hoch im Norden. Die Orkney-Inseln bilden eine Gruppe von etwa 90 mehr oder weniger großen Inseln, von denen 28 bewohnt sind. Die Bewohner nähren sich hauptsächlich vom Ackerbau und Fischfang. Von Kirkwall aus nimmt der Dampfer seinen Kurs auf die Farör, eine zu Dänemark gehörende Inselgruppe, die aus 17 bewohnten und 5 unbewohnten Felseneilanden besteht Vor

Thorshavn,

einer kleinen Hafenstadt auf Strömö, der größten der Farör, wird geankert. Hier ist der Sitz der Behörden, die die Inseln verwalten. Die Farör sind in 6 Kreise geteilt, die für sich eine eigene Volksvertretung haben, aber auch gemeinsam das dänische Lands- und Folkething beschicken. Die Inseln sind vulkanischen Ursprungs, auf denen sich steile Vorberge bis zu 700 m Höhe erheben, die Küsten sind durch zahlreiche Fjords zerrissen und sehr steil, im Innern steigt das Land terrassenförmig an. Schafzucht ist die Haupteinnahmequelle der Bewohner,

Kirkwall

nebenbei wird aber auch der Fischfang in beträchtlichem Umfange betrieben. Die Schul- und Schriftsprache auf diesen Inseln ist die dänische, im täglichen Umgange aber bedienen sich die Bewohner meistens eines altnordischen Dialektes, ähnlich dem isländischen. Vom Schiffe aus gesehen, gewähren die Faröer mit ihren felsigen Gestaden und vielen Buchten, mit ihren zahlreichen Eilanden und Klippen ein seltenes, prächtiges Panorama. Nach Verlassen Thorshavns geht der Kurs immer weiter nordwärts, bis nach nicht ganz zweitägiger Fahrt

Reykjavik,

die an der Westküste Islands gelegene Hauptstadt dieser dänischen Insel, erreicht wird. Reykjavik ist eine kleine Stadt von etwa 8000 Einwohnern; seine Häuser sind zum größten Teile Holzbauten, die Straßen sauber und verhältnismäßig breit. Was die Stadt an Sehenswürdigkeiten aufzuweisen hat, sind nicht gerade Prachtbauten, aber darum einer Besichtigung nicht minder wert. Es sind dies die Domkirche, das Parlamentsgebäude, das alte Museum mit sehr altertümlichen Schätzen, ein alter Aussichtsturm mit prachtvollem Ausblick und eine prächtige Statue des Bildhauers Thorwaldsen. Die isländische Bevölkerung ist germanischen Stammes, sie gehört zur skandinavischen Familie und hat sich ihre nationale Eigenart in vollkommener Reinheit bewahrt. Die Menschen sind hochgewachsen und kräftig, einfach in ihren Sitten, höflich und gastfrei. Die Isländer rühmen sich einer eigenartigen, bedeutenden Literatur und verfügen über einen außerordentlich reichen Schatz geschichtlicher Erzählungen. Auch die Musik wird sehr gepflegt, bevorzugt ist die Kirchenmusik. In der Domkirche zu Reykjavik werden häufig Konzerte abgehalten. Von besonderem Wohlklang sind die eigentümlichen alten, sogenannten Quintgesänge.

Ausgedehnte Lavafelder, warme Springquellen, die in unmittelbarer Verbindung stehen mit den vulkanischen Kräften der Insel, und deren Wasserstrahlen häufig eine Höhe von 30—35 m erreichen, zahlreiche Wasserfälle, ungeheuere Basaltflächen, dazwischen, den wilden Charakter der Landschaft mildernd, grüne Wiesen und birkenbewachsene Abhänge sind die hervorstechenden Merkmale der isländischen Landschaft im Innern der Insel. Als Verkehrsmittel bedient man sich in der Hauptsache der kräftigen, flinken Ponnies, und ein Ritt von kaum einer halben Stunde bringt den Reisenden von Reykjavik aus zu einer Reihe von warmen Quellen, wo heißes Wasser aus der Erde quillt. In der Nähe fließt der mit großen Lachsen reich belebte Ellidarafluß, der dort einen Wasserfall bildet. Je weiter sich der Reisende ins Innere begibt, desto wilder und romantischer wird die Landschaft, die sich ihm erschließt. Nach einem etwa 21stündigen Aufenthalt verläßt der Dampfer Victoria Luise den Hafen von Reykjavik und umfährt Island an seiner West- und Nordküste, sich nach Möglichkeit in der Nähe der Insel haltend, um den Reisenden die Gelegenheit zu bieten, sich an dem unvergleichlichen Panorama der isländischen Gestade mit ihren zahlreichen, tief einschneidenden Buchten und hohen Gletschern zu erfreuen. Die Fahrt geht am Sneefels-Jökull und am Staalbierg vorbei und dann, wenn die Witterung es erlaubt, in den zerklüfteten Isafjord, wo ein kurzer Halt gemacht wird. Am nächsten Morgen ist die Nordküste Islands erreicht, an der häufig schon treibendes Polareis angetroffen wird. Bei günstigem Wetter läuft der Dampfer noch in einen anderen Fjord, den Evjafjord, ein, um einen mehrstündigen Aufenthalt vor Akureyri, der zweitwichtigsten Stadt Islands, zu nehmen. Von hier aus geht es dann in schlanker Fahrt nach

Warme Quellen bei Reykjavik

Einbooten in der Croß-Bai — Spitzbergen

Spitzbergen.

Spitzbergen ist, ebenso wie die Bäreninsel, herrenloses Land, das von den Geographen bald zu Amerika, bald zu Europa gerechnet wird. Es liegt zwischen 76° 30′ und 80° 40′ nördlicher Breite, 6° 34′ und 9° 35′ östlicher Länge und besteht aus einer Gruppe von fünf größeren und vielen kleineren Inseln, die zusammen einen Flächenraum von 70 068 qkm oder 1350 Quadratmeilen besitzen. Die fünf größeren Inseln sind das eigentliche Spitzbergen, Nord-Ost-Land, Barendszinseln, Edgeinseln und König-Karls-Land. Von den kleineren Inseln sind zu nennen die Siebeninseln im Norden, die Prinz-Karls-Vorlands-Inseln im Westen und die Tausendinseln im Süden, die in Wirklichkeit aber die Zahl 100 noch nicht erreichen. Die Hauptinseln werden durch Hinlopenstraße und Wjibe-Jans-Water voneinander getrennt. Auf Spitzbergen selbst, das durch Fjords, unter denen der Eisfjord der bedeutendste ist, in mehrere Halbinseln gespalten wird, befinden sich die Vorgebirge Südkap, Lugaus, Hakluyt- und Verlegenspitze und auf Nord-Ost-Land das Nordkap und Kap Platen. Die Inseln bestehen aus kahlen und spitzen Gebirgen, die eine Höhe bis zu 1400 m erreichen. Süßes Wasser gibt es nur, wenn der Schnee geschmolzen ist. Die Sommerzeit ist eine sehr kurze, doch bleibt die Westküste, wo die Golfstromtrift ihr Ende findet, fast immer eisfrei, während die Ostküste nur im Hochsommer ohne Eis ist.

Die Sonne, die vier Monate ununterbrochen über dem Horizont der Inselgruppe steht, hat solche Kraft, daß sogar Teer und Pech an den Schiffen weich werden. Die Witterung ist, wie in allen Polarländern, sehr veränderlich und vom Winde abhängig. Die Nord- und Ostwinde bringen heitere Luft mit schneidender Kälte, die Südwestwinde Schnee, Nebel und manchmal sogar Regen.

In der Magdalenen-Bai — Spitzbergen

Nur Wasservögel, Eisbären, Renntiere, Blaufüchse, Walfische, Walrosse und Seehunde sind, außer zahllosen Polarvögeln, auf den Inseln und in ihrer Umgebung zu finden. Die Vegetation ist nicht so geringfügig, wie man denken sollte. Außer Moosen und Flechten in großer Artenzahl sind prächtige Alpenblumen und einige strauchartige Gewächse, z. B. eine Weidenart, vorhanden. Die Inseln sind im allgemeinen unbewohnt. Die Jagd zieht aber im Laufe des Sommers viele Besucher heran, und ab und zu überwintert sogar einmal eine wissenschaftliche Expedition auf der Westseite der Insel.

Ein Reisender, der Spitzbergen besuchte, beschreibt seine Eindrücke folgendermaßen:

> „Schroffe, mit Eis und Schnee bedeckte Felsen ragen senkrecht aus der See, und soweit der Blick schweift, türmen sich weite weiße Flächen auf, blendend im Lichte der Sonne. Ewige Gletscher von ungeheurer Ausdehnung, 1700—2000 Fuß hoch, bedecken das Land und drängen sich an den Küstenrändern in bald schmalen, bald breiten Strömen dem Meere zu. Stundenlang geht die Fahrt am Westufer hin, und wunderbar sind die wechselnden Lichteffekte der ab und zu durchkommenden Sonne. Wilder, zerklüfteter und großartiger als die Firne der Alpen, liegt ein Panorama mächtiger, starrer Wildheit vor unseren erstaunten Augen. So groß die Erwartungen auch waren, von der Macht des Gesamteindrucks waren wir doch völlig überwältigt; und als wir landeten, erwarteten uns neue Überraschungen, denn unmittelbar hinter der Uferkante zeigten sich weite Flächen mit einem grünen Teppich überzogenen Landes, die fast vergessen ließen, daß wir uns auf 78° nördlicher Breite befanden. Ein kurzer Aufstieg ließ die Schönheit des Fjords in stets wechselnden Bildern hervortreten, während nach der andern Seite der Horizont von malerischen Schneegebirgen, stets überlagert von noch höheren, in prächtigem Silberglanz schimmernden Ketten, umgeben war."

Um den Reisenden ausgiebige Gelegenheit zu geben, Spitzbergen kennen zu lernen, ist für diese Inselgruppe ein Aufenthalt von drei Tagen vorgesehen. Besucht werden die verschiedensten Punkte des eigentlichen Spitzbergens, der Hauptinsel, die zum Unterschiede von den weiter östlich gelegenen kleineren Inseln „Westspitzbergen" genannt wird. Zunächst wird die ganz im Norden gelegene Smerenberg-Bai angelaufen. Sie war früher der

Ausfahrt aus der Magdalenen-Bai — Spitzbergen

besuchteste Hafen Spitzbergens. Schon vor 200 Jahren gab es hier bedeutende, von holländischen Walfisch- und Robbenfängern errichtete Trankochereien, doch findet man jetzt außer einigen Resten von Tranöfen keine Spur mehr davon vor. Man hat von der Smerenberg-Bucht einen herrlichen Ausblick auf die Gletscherwelt Spitzbergens. — Nach einem zwölfstündigen Aufenthalt setzt der Dampfer seinen Weg nach Süden fort, um der Magdalenen-Bai einen Besuch abzustatten. Der Anblick dieser Bai ist von einer Schönheit und Erhabenheit, die selbst ein an die Großartigkeit nordischer Bergszenerien gewöhntes Auge überrascht. Ein Kranz gewaltiger Felsenketten und leuchtender Gletscher breitet sich wie ein wunderbares Rundpanorama vor dem Besucher aus. Auf den breiten Eisflächen läßt das Spiel der Sonnenstrahlen eine ganze Skala schimmernder Farben aufleuchten, weiß glänzt der Firnenschnee, und das dunkle Grau des Gesteins mischt tiefe Schatten in das farbenprächtige Bild. In der Magdalenen-Bai befindet sich eine Halbinsel, die die Friedhofs-Halbinsel genannt wird. Hier ruhen Hunderte von Menschen in Gräbern, die alle offen sind. Genaueres über diese Toten weiß man nicht. — Nach dem Verlassen der Magdalenen-Bai wendet der Dampfer sich weiter südlich zur Croß-Bai, die ebenfalls einen schönen Ausblick auf mächtige Gebirgsmassen und breite Gletscher eröffnet. Für den Naturfreund ist hier die Flora und Fauna von besonderem Interesse. Neben Moosen und Flechten von verschiedenen Farben erfreut ein für diese hohen Breiten beachtenswerter Blumenreichtum das Auge. Die Bucht ist von Tausenden von Vögeln aller Art belebt.

Die letzte Station des Dampfers auf Spitzbergen ist die weiter südlich gelegene Kings-Bai, die die Natur mit der ganzen Pracht des hohen Nordens ausgestattet hat. Sie wird beherrscht von einem gewaltigen, mehrere Meilen breiten

Nordkap

Gletscher, aus dem im Hintergrunde drei spitze, felsige Zacken steil in die Luft ragen. In der Bucht selbst erblickt man 3 niedrige, kleine Inselchen. In der Kings-Bai wurden früher reiche Steinkohlenlager gefunden.

Nordkap.

Auf dem Wege dorthin wird nach etwa siebenstündiger Fahrt die Bäreninsel erreicht und an der Westseite passiert. Sie liegt rund 250 Seemeilen vom Nordkap entfernt zwischen 74° und 75° nördl. Breite, 18° östlich von Greenwich. Senkrechte Felswände, nur hier und da mit Moos bewachsen, steigen aus der fast unausgesetzt brandenden Flut mehrere hundert Fuß empor. Ihre barocken Spitzen werden von unzählbaren Vogelschwärmen umkreist. Über die vielgestaltigen Massen erhebt sich der Mount Misery bis zu 400 m als Beherrscher des Eilandes, das seine vulkanische Natur nicht verleugnen kann. Von den Eisbären, nach denen die Insel durch ihren Entdecker, den holländischen Kapitän Barendsz, im Jahre 1596 getauft wurde, ist heute keine Spur mehr vorhanden. Nachdem das Schiff in den Mageröſund gefahren ist, umkreist es die Insel Magerö, auf deren Nordspitze sich auf 71° 104″ nördlicher Breite die gewaltige grauschwarze 300 m hohe Mauer des Nordkaps weit ins Meer hinaus erstreckt. Es wird dabei an das mächtige Vogelriff Svaerholtklubben an der Spitze der Halbinsel Spirte Njarja herangefahren. Durch Schüsse und Raketen werden die zu Millionen dort brütenden Vögel, Eiderenten, Alken und Möven, aufgescheucht und schweben wie eine undurchdringliche Wolke um den Fels oder stürzen sich schreiend mit brausendem Lärm in die hochaufspritzenden Fluten. Gegen Morgen wird das Nordkap erreicht. Zur Besteigung landen die Boote an der Ostseite in einer Bucht, die Hornwik heißt. Von der Landungsbrücke

führt ein schmaler Fußweg über einen anfangs grünen Abhang immer steiler hinauf im Zickzack über Steingerölle. An eiserne Stangen gespannte Taue erleichtern den Aufstieg sehr, der in 50 Minuten beendet ist. Auf dem Plateau geht es dann an einem gespannten Leitdraht entlang in 20 Minuten zur vordersten Spitze, wo in einem hübschen Holzpavillon Champagner zur Erfrischung zu haben ist. Nebenan steht eine Granitsäule zur Erinnerung an den Besuch König Oskars II. im Jahre 1873 und eine Steinvarde (spitzer Haufen) zur Erinnerung an den Besuch Kaiser Wilhelms II. am 22. Juli 1891. Nach drei Seiten schweift der Blick über das Polarmeer, im Südwesten erblickt man einige der umliegenden Inseln und bei hellem Wetter im Osten das Kap Nordkyn auf der Halbinsel Kjorgosch-Njarga, das Nordende des europäischen Kontinents, auf 70° 6′ nördlicher Breite.
Ist die Witterung, wie meist im Juli und August, günstig, so hat man auf der Reise von Spitzbergen nach dem Nordkap den Anblick der Mitternachtssonne in vollkommenster Schönheit, da der Horizont von keiner Landerhebung unterbrochen wird.
Nach einem fünfstündigen Aufenthalt am Nordkap setzt die Victoria Luise nachmittags ihren Weg fort, um nach etwa vierstündiger Fahrt in

Hammerfest

einzutreffen, wobei die kleine Insel Ingö auf 71° nördlich von Rolfsö passiert wird. Auf dieser Insel hat Kapitän Bryde (spr. Brüde) seine Transiedereien für die Verwertung der mit 2 Waldampfern von ihm gefangenen Wale. Auf Ingö steht der nördlichste Leuchtturm Europas. Hammerfest ward im Jahre 1787 gegründet, zählt jetzt ungefähr 2500 Einwohner und ist, auf 70° 40′ 11″ nördlicher Breite, die nördlichste Stadt Europas. In der Zeit von Mitte Mai

Hammerfest

Spitzbergen — Einschiffung

bis Ende Juni geht die Sonne nicht unter. Das Hauptgeschäft der Bevölkerung ist der Fisch- und Tranhandel. Die Hauptzahl der im Hafen verkehrenden Schiffe führt die russische Flagge. Im Jahre 1890 brannte die Stadt fast völlig nieder, wurde aber hübscher und geräumiger wieder aufgebaut, und zwar sind ebenso wie früher alle Gebäude aus Holz.

In etwa 1/4 Stunde steigt man auf bequemem, vom Touristenverein angelegtem Wege zu der die Stadt beherrschenden Anhöhe Sadlen (Sattel) empor, von wo man einen hübschen Blick über Stadt und Hafen sowie auf die Schneeberge der Inseln Seiland und Sörö hat. Sehenswert ist eine auf der Landzunge Fuglenaes stehende, weithin sichtbare Granitsäule mit einer Erdkugel aus Bronze (Meridianstötten), die zur Erinnerung an die europäische Gradmessung in den Jahren 1816—1852 errichtet wurde.

Nach dem Verlassen von Hammerfest setzt der Dampfer abends die Reise fort und langt am nächsten Morgen in

Tromsö

an. Tromsö ist eine Stadt von etwa 6000 Einwohnern, mit lebhaftem Fisch-, Tran- und Pelzhandel. Sie liegt auf der gleichnamigen Insel und hat im Jahre 1894 das Fest ihres 100jährigen Bestehens gefeiert. Sehenswert ist das Museum, das hauptsächlich die nordische Fischfauna und alle zum Fisch- und Walfang dienenden Geräte und Einrichtungen sowie ethnographische Gegenstände aus der Polarzone in großer Zahl umfaßt. Auf dem Festlande östlich von der Stadt ragt der Tromstind (1244 m) auf. Vor seinem Fuße erstrecken sich lichtgrüne Rasenabhänge bis zum Fjord. Das Tromsdal, an dessen Eingang die Höfe von Storstennaes liegen, ist im Sommer der Aufenthalt einiger

Tromsö

Lappenfamilien, deren Gammen (Hütten) und Hirtenleben mit den Renntieren großes Interesse bieten. Das Lappenlager ist von Tromsö aus in einer Stunde zu erreichen. Rüstige Fußgänger können eine Besteigung des Flöeifjeld mit dem Besuch des Lappenlagers verbinden, wozu etwa 2 bis 2 1/2 Stunden zum Aufstieg und 1 1/2 bis 2 Stunden zum Abstieg nötig sind.

Nunmehr steuert der Dampfer in ununterbrochener Fahrt gen Süden. Auf den braunen Granitfelsen vermehrt sich bereits die Vegetation, und die geschützt liegenden Täler prangen in saftigem Grün. Rechts bietet sich ein hochinteressantes, von Stunde zu Stunde wechselndes Gebirgspanorama, da bald in nächster Nähe vorgelagerte Inselgruppen mit senkrecht abfallenden Felswänden passiert werden, bald wieder tief einschneidende Fjorde sich öffnen und mächtige Gebirgsketten im Innern enthüllen. Von unbeschreiblichem Reiz ist auch das Farbenspiel auf dem Wasser und Land, sowohl am Morgen wie am Abend. Die Sonne steht bis gegen 11 Uhr abends am Himmel, der Schlaf will nicht kommen, und die Kabinen müssen besonders verdunkelt werden.

Nach 18stündiger Fahrt wird

Digermulen

erreicht. Dieser Ort ist eine kleine Dampferstation bei der Besitzung der Familie Normann, welche einen Kramladen führt und Fisch- und Tranhandel treibt. Kaiser Wilhelm II. landete mehrmals in Digermulen und genoß von dem Digermulkollen (350 m) die vielleicht schönste und erhabenste Aussicht in ganz Norwegen. Die Besteigung erfordert 1 1/2 Stunden, und 1 Stunde ist zum Abstieg erforderlich. Auf der Höhe stehen mehrere Varden (Steinhaufen),

Geirangerfjord — Die sieben Schwestern

Im Geirangerfjord bei Merok

von denen eine zur Erinnerung an den Besuch Kaiser Wilhelms II. am 21. Juli 1889 errichtet ist. Eine Fahrt in den nahen Raftsund ist außerordentlich lohnend. Nachdem das Schiff die Anker gelichtet, wendet es sich südlich durch den Vestfjord, an den Lofoten entlang, wobei sich die herrlichsten Landschaftsbilder bieten. Vaerö, die südlichste Insel der Lofoten, kommt in Sicht. Zwischen ihr und der großen Insel Moskensö geht der berühmte Mälstrom hindurch, der sich selbst dem Steuer des kolossalen Schnelldampfers bemerklich macht. Die tiefstehende Sonne umgibt die Konturen der formreichen Bergzüge auf den langgestreckten Inseln mit wunderbaren Flammenstrahlen; Meer und Land erscheinen in märchenhafter Farbenpracht.

Am nächsten Vormittag wird der nördliche Polarkreis passiert.

Am folgenden Tage geht die Fahrt bei Aalesund, das durch die schreckliche Brandkatastrophe zu Beginn des Jahres 1904 eine so traurige Berühmtheit erlangte, in den wundervollen Storfjord hinein, dessen letzte Ausläufer Slyngs-, Sunelvs- und Geirangerfjord heißen. Je weiter das Schiff vordringt, desto romantischer und großartiger wird die Szenerie. Auf beiden Seiten stürzen Wasserfälle an den senkrechten Felsen herab; dicht an den Fall Syv Söstre (sieben Schwestern) fährt das Dampfboot heran. Bis zu 1500 m erheben sich die Wände und Tinden, seltsame Formen der Felsen drücken sich in besonderen Namen- z. B. Praekestol (Predigtstuhl), aus, und am letzten Ende des Fjords schließt ein unbeschreiblich großartiger Bergkessel das Schiff ein, so daß es scheinbar weder vorwärts noch rückwärts kann. Ein schneebedeckter Gletscher blickt aus 1700 m Höhe vom Blaahorn über die niedrigen Wände hinweg und verleiht der wilden Fjordlandschaft den letzten bis dahin ihr noch fehlenden Reiz.

Hier am Ende des Fjords, im Mittelpunkte aller dieser Naturschönheiten liegt

Merok.

Der Ort selbst besteht aus einer kleinen Kirche, zwei Hotels und einigen Bauernhäusern. Im Sommer ist der Fremdenverkehr bedeutend. Von Merok aus führt eine der besten und bemerkenswertesten Landstraßen Norwegens über Djupvashütten (17 km von Merok, 1000 m hoch) und Grotli (41 km von Merok, 867 m hoch) nach Nordfjord und nach Kristiania. — Nicht nur Durchreisende besuchen Merok, sondern es halten sich auch Sommerfrischler wochenlang in diesem Orte auf, um sich an der schönen Natur zu erfreuen und in der reinen Luft Stärkung zu suchen und sich zu erholen. Schöne Gebirgstouren können von Merok aus gemacht werden. Den Teilnehmern an unsern Nordlandfahrten ist folgende Fußtour zu empfehlen: Die vorzügliche, oben erwähnte Landstraße hinauf bis Hotel Utsigten (300 m über dem Meeresspiegel). Für den Hin- und Rückweg gebraucht man 2 bis 2 1/2 Stunden. Etwa 10 Minuten davon entfernt befindet sich die durch ihre Größe staunenerregende Schlucht „Flydalsjuvet“ (Juvtiefe) mit schöner Aussicht über Merok und den Geirangerfjord. 6 km von Merok bildet die Landstraße im Tale den sogenannten „Knuten“ (Knoten). Sie führt hier durch einen Viadukt und überschreitet diesen dann sogleich wieder. In einem an dem „Knuten“ befindlichen Hause sind Erfrischungen zu haben. — Für diejenigen Reisenden, die nicht der Landstraße folgen mögen, empfiehlt sich eine Fußtour nach Storsaeterfoß (655 m über dem Meeresspiegel) von zwei- bis dreistündiger Dauer. Hier bietet sich ihnen eine prachtvolle Aussicht über die Umgebung des Fjords.

Nach mehrstündigem Aufenthalt bei der Station Merok (Maraak) wendet das Schiff und kehrt auf demselben Wege zurück, alle Schönheiten des Fjords

Einbooten in Gudvangen

Gudvangen

nochmals in anderer Beleuchtung zeigend. Im Storfjord wendet es sich wieder südlich in den Jörundfjord, der statt der gewohnten steil abfallenden Felswände hintereinander gegliederte Bergketten mit prächtigen Silhouetten, Gletschern und Schneefeldern zeigt. Der südliche Teil verengt sich wieder zum eigentlichen Fjordcharakter. Bei Viddal wird gewendet und dann zwischen den Inseln und dem Festlande hindurch wieder die hohe See gewonnen.
Gegen Abend wird der Sognefjord erreicht, der längste und historisch bedeutungsvollste Fjord Norwegens, denn an seinen Ufern lagen die ältesten Kulturstätten, und die Frithjofsage hat ihn der ganzen Welt bekannt gemacht. Nach mehrstündiger Fahrt in östlicher Richtung wendet sich das Schiff nach Norden und umfährt die Landspitze von Vangsnaes, das Framnaes der Frithjofsage, wo Frithjofs Hof stand. Hier wird auch an der von Kaiser Wilhelm II. den Norwegern zum Geschenk gemachten Frithjofstatue vorbeigefahren. Quer über den hier sehr breiten Fjord sieht man die hellen Gasthöfe von Balestrand (oder Balholmen), wo Ingeborg in ihres Vaters Königspalast wohnte. Heute ist es ein vielbesuchter Kurort. Am Balestrand haben auch die bekannten Maler A. Normann und Hans Dahl ihre Villen. Ein mächtiger Gletscher liegt nördlich von Framnaes. Der Fjord wendet sich wieder nach Südosten, und nach etwa zweistündiger Fahrt lenkt das Schiff südlich in den Fjaerlands- und aus diesem in den südwestlich tief ins Land einschneidenden Näröfjord, einen außerordentlich schmalen Arm, der wie von Felskulissen jeden Augenblick vollständig geschlossen erscheint und doch immer wieder das Schiff weiter vordringen läßt, bis es

Gudvangen

erreicht. Dieses besteht aus einer Anzahl einzelner Höfe und zwei kleinen

Gudvangen

Nesttun bei Bergen

Hotels und liegt an der Mündung des Naerödalself in den Fjord. Von hier führt ein Fahrweg durch das hochromantische Naerödal nach Stalheim. Zu Wagen gelangen die Reisenden bis an den Fuß der Stalheimsklev, an zahlreichen schönen Wasserfällen und interessanten Felsbildungen vorbei. Die großartigste Kuppel ist die Jordalsnut (1100 m), die wie eine Mütze abgerundet erscheint. Der Zickzackweg zum Hotel Stalheim, das außerordentlich malerisch, von zwei gewaltigen Wasserfällen flankiert, auf halber Berghöhe liegt, muß zu Fuß erstiegen werden, was etwa 1/2 bis 3/4 Stunden dauert. Von Stalheim geht es zu Wagen weiter nach Vossevangen, meist einfach „Voß" genannt, das in wundervoller Lage am Ende des Vangsvand liegt. In der reich bebauten und kultivierten Umgebung — Voß ist der Küchengarten von Bergen — bieten sich Spaziergänge in großer Zahl, die sämtlich sehr lohnend sind. Am beliebtesten ist ein Ausflug nach Breidablick, der hin und zurück zu Fuß 3 Stunden erfordert.

Bergen

ist eine der ältesten und schönsten Städte Norwegens und zählt etwa 75000 Einwohner. Die Stadt, das „norwegische Hamburg", ist 1069 gegründet und wurde im Mittelalter der wichtigste Stapelplatz der Hansa im Norden. Bergen liegt im Winkel mehrerer rechts und links herandrängender Berge von etwa 500 m Höhe am innersten Ende des Byfjord, gegen Ost- und Nordwinde sehr geschützt, so daß es ein mildes, aber auch sehr regenreiches Klima hat. Mehrere Landzungen bilden gewissermaßen einen Doppelhafen. Der älteste, Vaagen genannt, ist umfaßt von den Kaufmannsstraßen Tyskebrygen (Deutsche Brücke) und Strandgaden. Auf den beiden Landzungen stehen die Festungen Bergenhus und Fredriksborg. Der größere Hafen, in dem die Schnelldampfer vor Anker gehen, ist der Puddefjord. Die Stadt ist interessant wegen der

Bergen

mancherlei hanseatischen Erinnerungen, die sorgfältig aufbewahrt sind. Das hanseatische Museum in einem alten Hause der „Deutschen Brücke" ist sehr sehenswert, auch das ethnographische und naturhistorische Museum bietet viele hochinteressante Einzelheiten. Die Gemäldesammlung ist unbedeutend. Die restaurierte Festung Bergenhus, die heute als Arsenal dient, ist einer Besichtigung wert, besonders die Königshalle aus dem 13. Jahrhundert. Vom Rosenkranzturm schöner Blick über die Stadt.

Sehr lohnend ist ein Aufstieg zum Fjeldvei und von dort bis zur vollen Höhe des Flöifjeldet (Restauration). Für Fjeldvei ist hin und zurück etwa 1 Stunde, für Flöien etwa die doppelte Zeit notwendig. Die Aussicht ist überwältigend und großartig.

An Wagentouren sind zu empfehlen:

1. Von Sandviken hinauf nach Fjeldveien, nach Kalfaret, um den Lungegaardsee, nach Solheimviken, über die Brücke nach dem Nygaardspark, nach Nordnaes und zurück durch die Strandgade in 2½ Stunden.
2. Nach der altertümlichen Kirche in Fantoft, dem Eigentum des deutschen Konsuls Conrad Mohr. Die Kirche ist eine aus dem Sognefjord hierher verlegte und restaurierte „Stavekirche" (Holzkirche) von sehr charakteristischer Erscheinung.

Diese beiden Fahrten werden am praktischsten in den Vormittagsstunden gemacht und können bis zum zweiten Frühstück beendet sein; es bleibt dann der übrige Teil des Tages für die Sehenswürdigkeiten der Stadt.

Die Fahrten des Dampfers Meteor erschließen den Reisenden das wunderbare Gebiet des Nordfjords.

Nach Antritt der Reise mit dem Meteor geht es am ersten Tage in schlanker Fahrt den nordischen Gestaden zu. Am Morgen des folgenden Tages kommt auf dem 58° nördlicher Breite die norwegische Küste bei Stavanger in Sicht; von der Stadt selbst ist nichts zu sehen, da sie mehrere Meilen von der Westküste entfernt an dem tief einschneidenden Stavangerfjord liegt. Der Dampfer setzt die Fahrt in nördlicher Richtung fort, den Bukkenfjord rechts lassend, und fährt bei Skudesnaes, der Südspitze der Karmö (Karmininsel), vorbei in den Karmsund. Mittags wird bei Kopervik die Station Hoivarde erreicht, wo der Lotse an Bord kommt, der als Wegweiser in den Fjorden das Schiff begleitet.

Am Ausgang des Karmsundes liegt rechts das Städtchen Haugesund, einer der Mittelpunkte des norwegischen Heringshandels. Auf einem kleinen Hügel am Gestade, dem Haraldshaug, wo der Grabstein des Königs Harald Haarfager (Schönhaar † 933) gezeigt wird, ist 1872 ein 17 m hoher Obelisk aus rotem Granit errichtet worden zum Gedächtnis dieses Einigers Norwegens. Bald wendet sich der Dampfer in nordöstlicher Richtung zwischen einem Gewirr von Inseln durch den Bömmelfjord in den Hardangerfjord, dessen vielgepriesene Schönheit und Erhabenheit von Stunde zu Stunde mehr den staunenden Blicken sich kund tut. Bei Stenkarsnaes ist der nördlichste Punkt des Hardangerfjords erreicht, und das Schiff wendet sich plötzlich südöstlich und nach kurzer Fahrt hinter dem Städtchen Utne ganz südlich in den Sörfjord. Je weiter der Dampfer in diesen hineinfährt, desto mehr tritt die eigenartige Schönheit und Erhabenheit der nordischen Landschaft in ihrer Fjordnatur hervor; ungeheure Felswände steigen bis zu 1500 m fast senkrecht empor, die Eis- und Schneemassen der Folgefond blicken über sorgsam

Dampfer der Hamburg-Amerika Linie vor Balholmen

Hotels in Odde

kultivierte Taleinschnitte mit roten Holzhäusern, die wie ein Spielzeug an den Bergen zu kleben scheinen. Über die Ränder der Bergriesen stürzen sich Wasserfälle wie schneeweißer Nebeldunst mehrere tausend Fuß in den Abgrund und erreichen als hellgrün schimmernde, brausende Gletscherbäche den dunklen Fjord. Bei Eintreffen vor

Odde

rollt das Echo der Salutschüsse, mit denen Ankunft und Abfahrt der Dampfer in Norwegen begleitet wird, an den Wänden des ungeheuren Felskessels entlang, der sich hier nach allen Richtungen zu schließen scheint. — Der Name Odde bedeutet „Landzunge". Der vielgenannte Ort besteht aus mehreren Gehöften mit besonderen Namen, so z. B. Bustetun, Opheim, Bergeflot usw., die sich um die Kirche auf der Landzunge (Odde) gruppieren. Zwei große Fabriken zur Herstellung von Kalziumkarbid und Zyanamid (Kalkstickstoff) sind in den letzten Jahren entstanden. Die elektrische Kraft für diese Fabriken wird mittelst eines 7 km langen Kabels aus Tyssedal bezogen. In Odde endet die von Christiania durch Telemarken an den Hardangerfjord führende Landstraße, die von Touristen sehr viel benutzt wird. Während des Aufenthaltes in Odde sind, je nach der verfügbaren Zeit, worüber Näheres auf Seite 34 bis 40 enthalten, folgende Ausflüge zu empfehlen:

Tour nach dem Buarbrae („Brae" = Gletscher), einem mächtigen Gletschervorsprunge der Folgefond; es ist dabei eine etwa dreistündige Fußtour (hin und zurück) zu machen. Die sehenswerte blaue Eishöhle am Fuße des Gletschers liegt 300 m über dem Meeresspiegel. Spaziergang, ½ Stunde nach dem Sandvensee, Fahrt über den See mit Ruderboot nach Jordal, von wo man

Frithjofstatue in Vangsnaes

zu Fuß durch ein wildromantisches Tal nach dem Gletscher geht; auf demselben Wege wieder zurück nach Odde. In der Nähe der Eishöhle steht ein Wirtshaus, wo man Tee und gutes Bier erhalten kann.
Tour nach dem Lotefos. Die etwa vierstündige Wagenfahrt hin und zurück auf gutem Wege ist außerordentlich interessant.
Der Lotefos ist ohne Zweifel einer der großartigsten Wasserfälle Norwegens. Die Wassermasse eines starken Gebirgsstromes, des Ausflusses des Reinsaasvand („Vand" = See), stürzt sich in zwei Absätzen von über 1000 Fuß Höhe donnernd in einen schwarzen, zerklüfteten Abgrund, aus dem sie fast zur halben Höhe wieder als weißer Gischt zurückstäubt, um aufs neue hinunterzusinken. Nebenan stürzt der Skarsfos seine nur wenig geringeren Wassermassen in denselben Kessel, und beide vereint bilden dann den prächtigen Gebirgsstrom, an dem entlang der Weg von Odde die Reisenden führt. Auf der gegenüberliegenden Seite des Tales fällt der Espelandsfos wie ein wunderbares Schleiergebilde von gleicher Höhe lautlos herunter. Neben dem Kessel des Lotefos steht ein kleines Restaurant, in dem Erfrischungen zu mäßigen Preisen zu haben sind.
Von Odde wird die Weiterfahrt über Bergen nach Gudvangen, das bereits auf Seite 72 beschrieben ist, fortgesetzt. Nach dem Verlassen Gudvangens wird die Landspitze von

Vangsnaes,

das Framnaes der Frithjofsage, angelaufen. Hier erhebt sich auf granitnem Sockel über dem Sognefjord gegenüber Balholmen die Frithjofstatue, einen im Waffenschmuck prangenden nordischen Recken darstellend. Diese Statue

ist ein Werk von Professor Max Unger. Sie wurde den Norwegern vom Deutschen Kaiser zum Geschenk gemacht und bei dessen fünfundzwanzigster Nordlandfahrt im Beisein des Königs Haakon von Norwegen im Juli 1913 feierlich enthüllt. Mit Granitsockel hat die Statue eine Höhe von 22½ m. Die Figur allein ist 12½ m hoch. Das gewaltige Schwert mißt 5½ m. Das nächste Reiseziel des Meteor ist

Balholmen,

das kennen zu lernen den Reisenden an Bord dieses Dampfers während eines zweistündigen Aufenthaltes Gelegenheit geboten wird. Es ist dies ein kleiner Ort von prachtvoller Lage, der sich der besonderen Gunst von Sommergästen erfreut. Er liegt am nördlichen Ufer des Sognefjords und ist vielgenannt in der berühmten Frithjofssage.

Aalesund,

bis 1823 Borgundsund benannt, ist etwa 62° 30′ nördlicher Breite am Eingang des Storfjords gelegen und wurde 1848 zur Handelsstadt erhoben. Um einen richtigen Überblick über die eigenartige Landschaft zu bekommen, empfiehlt es sich, eine mäßige Anhöhe, „Aksla" (155 m), im Rücken der Stadt zu besteigen, zu der sehr hübsche Parkanlagen und angenehme Promenadenwege führen. Von da aus gesehen, dehnt sich die Stadt zu Füßen über mehrere abgerundete Hügel wellenförmig aus. Zur Seite liegt der von den Schären gebildete, vorzüglich geschützte Hafen, der stets von einer großen Anzahl von Segelschiffen besetzt ist. In weiter Ferne heben sich noch einige mächtige, finster drohende Felskegel, den Hafen schützende Riesen, hoch aus dem Meere heraus,

Aalesund

Naes — Romsdal

und darüber hinaus schweift der Blick in die unendliche wogende See. Ein lebhafter Handel mit Fischen erhält die Bewohner der Stadt in reger Tätigkeit, denn hier ist der Hauptexport der gefangenen Fische der ganzen benachbarten Küste — der Versand des Dorsches in getrocknetem Zustande beziffert sich auf viele Millionen. Am 23. Januar 1904 wurde die norwegische Fischerstadt Aalesund ein Raub der Flammen, und in dankbarem Andenken steht noch heute bei den Einwohnern die tatkräftige, in erster Linie durch Se. Majestät den Deutschen Kaiser angeregte Hilfeleistung, woran auch die Hamburg-Amerika Linie hervorragenden Anteil nahm.
In lichten und leuchtenden Farben bietet nunmehr die Stadt, auf dunklem Gestein verschönt wieder aufgebaut, einen reizvollen Anblick.

Molde,

ein kleiner Ort von 2000 Einwohnern, liegt auf einer kleinen Insel und ist wegen der Schönheit seiner Umgebung und der Milde seines vom Golfstrom beeinflußten Klimas berühmt. Ein Spaziergang, den niemand unterlassen sollte, führt auf bequemen Parkwegen zum Reknaeshaug („Haug" = Hügel), von wo sich eine entzückende Aussicht über die Romsdalsalpen mit dem Romsdalshorn (1514 m) und die herrlichen Söndmöre-Alpen bietet. Noch viel großartiger ist der Rundblick von der hinter Reknaeshaug zu 411 m Höhe aufsteigenden Moldehei („Hei" = Bergkamm). Ein Wegweiser auf halber Höhe des Reknaeshaug, mit den Worten „til Varden" bezeichnet, weist auf den Reitweg, von dem man nach einigen Minuten bei einem neuen Wegweiser rechts abbiegt. Gute Fußgänger erreichen die Höhe in etwa 1 Stunde. Ein Führer ist gänzlich überflüssig. Sehr hübsch und bequem ist auch eine

Drontheim — Oberer Lerfos

Wagenfahrt nach Fanestrand auf guter chaussierter Straße, wobei man den Fjord unmittelbar zur Rechten behält.
Von Molde wird die Weiterfahrt durch den Molde- und Romsdalsfjord nach

Naes

(Abkürzung von Aandalsnaes), einem der zahllosen norwegischen Orte, die diesen Namen tragen, weil sie auf einer Landspitze (Naes) liegen, angetreten. Auf der ganzen Fahrt bieten sich schon die herrlichsten Ausblicke auf die malerischen Bergformen des zu den landschaftlich berühmtesten Gegenden Norwegens gehörenden Romsdal. Das Schiff legt sich neben der Mündung der Rauma in dem Fjord vor Anker. Auf dem hohen Ufer liegen mehrere große Logierhäuser und Hotels, in hübschem Holzstil errichtet. Die Tage sind in dieser Breite schon so lang, daß gegen 10 Uhr kaum die Abenddämmerung eintritt.
Sehr lohnend ist ein Spaziergang ins Romsdal oder eine Wagenfahrt auf guter Straße durch das Tal bis Horgheim (Horjem). Die Entfernung beträgt 14 km. Rechts steigen die düstern Troldtinder (Hexenzinnen) bis über 1800 m auf, links der Vengetind und das die Landschaft beherrschende Romsdalshorn (1514 m).
Die Weiterfahrt von Naes nach Drontheim geht durch Romsdals- und Moldefjord nach dem Julsund, zwischen der Insel Otterö und dem Festlande hindurch, dann eine kurze Strecke in der offenen See, Kristianssund rechts lassend, durch Trondhjemsleden in den Trondhjemfjord.

Drontheim

oder Trondhjem, die alte Hauptstadt Norwegens, liegt auf einer durch den Fluß Nid gebildeten Halbinsel und ist ziemlich stark befestigt. Der Dampfer wirft bei dem auf einer Insel mitten im Fjord liegenden Fort Munkholmen Anker. Die Stadt hat etwa 40 000 Einwohner. Sie wurde 997 von dem König Olav Trygvason unter dem Namen Nidaros gegründet und zur Haupt- und Krönungsstadt gemacht. Der Dom steht heute noch als ein Denkmal aus jener Zeit, wenn er auch vielfach erweitert und umgebaut worden ist. Er ist ohne Zweifel die großartigste Kirche Norwegens und auch ohne das historische Interesse ein sehr merkwürdiger sehenswerter Bau. — Von der Festung Kristiansten bietet sich eine wundervolle Aussicht über Stadt und Fjord. Durch die Kongegade gelangt man in die Vorstadt Ihlen mit katholischer Kirche, von wo ein neuer Fahrweg an der Nid entlang, der Aasveien (Gipfelweg), auf die Höhe des Stenbjerg hinaufführt. Von dort hat man eine wundervolle Aussicht!

Bei dem Hofe Leren, 8 km von Drontheim, bildet die Nied zwei bedeutende Wasserfälle, den 23 m hohen kleinen und den etwa 32 m hohen großen Lerfos, der durch eine Felswand malerisch in zwei Teile geteilt wird.

Die Fahrten des Dampfers Meteor haben mit Drontheim ihren nördlichsten Punkt erreicht und wenden sich nach Verlassen dieses Ortes südwärts nach Merok.

Nur wenige Meilen von Merok entfernt, am Sunelvsfjord, liegt das liebliche

Hellesylt,

Panorama von Oie

Meteor vor Oie

von wo aus sich Gelegenheit bietet, eine Wagenfahrt durch das berühmte, wilde und enge Norangstal nach

Oie

am Norangfjord zu unternehmen. Die Tour über Land von Hellesylt nach Oie (24 km) ist außerordentlich lohnend. Anfangs geht es bergauf bis Tryggestad, wo der Weg in nordwestlicher Richtung abbiegt und in das Nebbedal hineinführt. Bei Fibelstad-Haugen, 10 km von Hellesylt, erreicht man den Höhepunkt der Landstraße (370 m über dem Meere). In dem dort befindlichen kleinen Hotel Norangsdal sind Erfrischungen zu haben. Der Rundblick von Fibelstad-Haugen ist prächtig. Gegen Norden das Norangsdal mit der Spitze „Skruen" (1611 m), gegen Süden den „Kviteggen" (1704 m) mit seinen gletscherumringten Gipfeln. — Bei Fibelstad-Haugen beginnt das Norangsdal, eines der sehenswertesten Täler Norwegens. Das Tal ist nicht bewohnt, nur einige kleine Sennhütten liegen hier und da unter Felsblöcken, Schutz gegen Lawinen und Steinfall suchend. Überall liegen Reste von Schneelawinen. Besonders interessant ist die Fahrt über die Steinmassen, die bei dem großen Felsensturz am 26. Mai 1908 von den Bergen heruntergekommen sind. Diese Steinlawine (4½ km vor Oie) hat sich quer vor das Tal gelegt und den Fluß gesperrt, wodurch sich oberhalb der Lawine ein See von ½ km Länge gebildet hat. Der Dampfer setzt nach Landung derjenigen Passagiere, die sich zu dieser Wagentour entschlossen haben, die herrliche Fjordfahrt durch den Sunelvs-, Stor-, Hjörundfjord fort und langt nach einigen Stunden in Oie an, woselbst sich die über Land dort eingetroffenen Touristen wieder an Bord begeben werden. Nun geht es mit voller Kraft dem schönen Nordfjord zu; dieser gibt an romantischer Großartigkeit keinem

Dampfer der Hamburg-Amerika Linie vor Naes

der andern norwegischen Gewässer etwas nach und wird in seiner ganzen Länge durchfahren. — Das nächste Reiseziel,

Loen,

ein kleiner Ort von nur landschaftlicher Bedeutung, am Ende des Fjords gelegen, ist erreicht. Vorn die schönen gemütlichen Hotels, im Hintergrunde mächtige Bergesriesen mit dem schneebedeckten Bödalsfeld bieten ein Panorama von bestrickender Anmut. Von hier aus läßt sich eine höchst lohnende Tour unternehmen, nämlich nach Kjendal und dem Kjendalgletscher. Auf gerader Straße durch Wald und Tal geht es zunächst nach dem reizenden Loensee. Auf beiden Seiten ragen kegelförmige Bergesriesen empor, links der 1551 m hohe Afleinfjeldet, rechts der bis zu einer Höhe von 1938 m in die Lüfte ragende Skaala. Das Tal durchfließt der Loelvfluß, der, von den vielen terrassenförmigen Absätzen herunterstürzend, eine große Anzahl immer wechselnder Wasserfälle bildet. Ein kleiner Dampfer erwartet die Reisenden und führt sie durch feenhafte Landschaften über den See. Nach allen Seiten heben hohe Berge ihre stolzen, zackigen und mit Gletschern gekrönten Gipfel zum Himmel empor, während die zwischen den Bergen liegenden Täler mit ihren hellgrünen Weiden und Wiesen der ganzen Landschaft einen so lieblichen Charakter geben, daß man sich kaum von ihr wird trennen können. Nach einstündiger Fahrt wird der See ganz eng. Auf beiden Seiten heben sich ungeheure Felsen, der Ravnefjeldet (rechts), mit dem schönen Wasserfall „Utigardsfos“, in einer Höhe von 2004 m. Von dem Ravnefjeld kam am 15. Januar 1905, um 1 Uhr nachts, eine Steinlawine in den See herunter, und die Riesenwelle, die dadurch entstand, überschwemmte die Gehöfte von Naesdal (rechts) und

Loenvand

Bodal (links) am See. 61 Menschen verloren dadurch das Leben. Am Ende des Sees bei Kjendal wird gelandet. Wieder bietet sich eine neue, herrliche Umgebung dem Beschauer, und er gewinnt wieder neue Eindrücke! Auf bequemen und geraden Fußwegen gelangt man in weniger als 1 Stunde nach dem Kjendalgletscher mit seinen gewaltigen Eismassen, die im Sonnenschein in allen Nuancen von Grün und Blau spielen.
Auf dem Rückwege nach Loen treten die Landschaftsbilder in neuer Form wieder hervor. Kein Pinsel vermag wiederzugeben, kein Wort zu beschreiben, was sich auf dieser Fahrt den Touristen zeigt.
Nochmals bringt der Dampfer seine Reisenden dann nach Bergen, um ihnen während eines Aufenthaltes von 11 Stunden hinreichend Zeit zu geben, die ehemalige Königstadt zu besichtigen, und verläßt den Hafen am Abend gleichen Tages, um nach ununterbrochener Fahrt von 39 Stunden in Hamburg wieder einzutreffen.

Sonstige

Vergnügungsfahrten der Hamburg-Amerika Linie

Reise um die Welt mit dem Dampfer **Cleveland** von Januar bis Juni 1915. (Fahrplan und Fahrpreise umstehend.)

Orientfahrt von Januar bis April, beginnend in New York, endend in New York, mit dem Dampfer **Cincinnati,** Reisedauer ungefähr 80 Tage, oder von Genua bis Genua, Reisedauer ungefähr 44 Tage.

Mittelmeerfahrten in den Monaten Januar, Februar, März, April und Mai ein- bis zweimal monatlich, mit dem Dampfer **Meteor.** Reisedauer 2 bis 5 Wochen.

Westindienfahrten in den Monaten Januar, Februar, März und April von etwa 16 bis 29 Tagen, mit den Dampfern **Victoria Luise** und **Kronprinzessin Cecilie.**

Vergnügungsfahrten auf dem Nil mit den schmucken Touristendampfern der Hamburg and Anglo-American Nile Company **Germania, Victoria, Puritan, Nubia** usw.

1. 21tägige Fahrten von **Kairo** bis **Assuan** und zurück. Preise von 925 ℳ an aufwärts;
2. Kombinierte Touren, bei denen der eine Teil der Reise mit der Eisenbahn und der andere Teil mit Dampfer zurückgelegt werden kann. Preise: Für eine 12tägige Tour von 676.50 ℳ an, für eine 9tägige Tour 512.50 ℳ;
3. Kurze Eilfahrten von **Luxor** bis **Assuan** und zurück. Preis 87.50 ℳ für die Hinfahrt, 72 ℳ für die Rückfahrt;
4. 7tägige Fahrten von **Assuan** nach **Wadi Halfa** und zurück. Preis 410 ℳ;
5. Verlängerung der Nilreisen durch Luxuszug bis **Khartum** und mit Dampfer der Sudanesischen Regierung.

Besuch der Äquatorialprovinzen.

Luxuriös eingerichtete Dampfer und Dahabyen für Familien und Privat-Gesellschaften.

Reise um die Welt

mit dem Doppelschrauben-Postdampfer Cleveland.

Abfahrt von Hamburg am 12. Januar 1915.
Wiederankunft in Hamburg am 4. Juni 1915.

Fahrplan.

Hafen	Voraussichtliche Ankunft	Voraussichtliche Abfahrt
Hamburg		12. Jan. morgens
New York (Philadelphia, Washington, Niagarafälle, Buffalo)	22. Jan. morgens	31. „ nachm.
Havanna	4. Feb. „	5. Feb. morgens
Kingston (Castleton Gardens, Spanish Town) . .	7. „ „	8. „ mittags
Colon	10. „ „	–
Panama	–	–
San Francisko (Besuch zur Eröffnung der Weltausstellung)	20. „ „	22. „ nachm.
Hilo	28. „ „	28. „ „
Honolulu	1. März mittags	2. März „
Yokohama (Kamakura, Tokio, Nikko; 11 Tage Japan)	14. „ morgens	19. „ abends
Kobe (Osaka, Kioto, Nara)	21. „ „	23. „ „
Nagasaki	25. „ „	26. „ nachm.
Tsingtau	28. „ „	28. „ „
Hongkong (Canton)	1. April „	4. April morgens
Manila	6. „ „	7. „ nachm.
Batavia (Weltevreden, Buitenzorg)	12. „ „	13. „ abends
Singapore (Johore)	15. „ „	16. „ nachm.
Rangoon	20. „ „	21. „ „
Colombo (Mount Lavinia, Peradeniya, Kandy) . .	25. „ „	28. „ „
Bombay (Agra, Delhi, Benares, Lucknow) . . .	1. Mai „	10. Mai „
Suez (3 Tage Ägypten; Kairo usw.)	19. „ „	–
Port Said (Wiederaufnahme der Reisenden) . .	–	22. „ „
Neapel (Pompeji, Amalfi)	26. „ „	27. „ „
Gibraltar	30. „ „	30. „ „
Southampton	3. Juni „	3. Juni morgens
Hamburg	4. „ abends	

Dauer der Reise 143 Tage.

Die genauen Abfahrtszeiten werden in den verschiedenen Häfen an Bord bekanntgegeben.

Die hinter den Häfen in Klammern angegebenen Orte bezeichnen die Stätten, zu deren Besuch der Anlaufhafen die Möglichkeit bietet, ohne daß zur Beförderung dorthin die Hamburg-Amerika Linie verpflichtet ist.

Dem Kapitän, beziehungsweise dem Vertreter der Gesellschaft an Bord, bleiben durch besondere Umstände gerechtfertigte Änderungen vorbehalten.

Reise um die Welt

mit dem Doppelschrauben-Postdampfer Cleveland.

Abfahrt von Hamburg am 12. Januar 1915.
Wiederankunft in Hamburg am 4. Juni 1915.

Fahrpreise

für die ganze Reise, in Hamburg anfangend und in Hamburg endigend, einschließlich der laut besonderer Aufstellung von dem Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie veranstalteten Landausflüge.

Zimmer Nr.	ℳ
Zimmer für 2 Personen:	
B-Deck:	
B 1, 4, Luxuszimmer mit Bad und Toilette, für 1—2 Personen . . .	pro Zimmer 29750
B 2, Luxuszimmer mit Bad und Toilette, für 1—2 Personen . . .	25500
B 6	pr. Platz 8500
C-Deck:	
C 56, 57, 66, 67, Staatszimmer, besteh. aus Wohn-, Schlaf- u. Badezimmer nebst Toilette, für 1—2 Personen	pro Zimmer 34000
C 68, 69, 72, 73, Luxuszimmer mit Bad und Toilette, für 1—2 Personen	25500
C 22, 23, 25, 26, 42, 43, 44, 45, 54, 55, 74, 75, 82, 83, 84, 85, 92, 93 . . .	pr. Platz 8500
C 21, 50, 51, 94, 95	7860
C 20	7760
C 96, 97	7440
C 24, 27, 40, 41, 46, 47	6375
C 34, 35, 36, 37	6160
C 48, 49	6060
C 60, 61, 62, 63	5525
D-Deck:	
D 103, 105, 113, 115, 123, 125, 133, 135, 143, 145, 153, 155, 163, 165, 173, 175, 183, 185	8180
D 100, 102	7650
E-Deck:	
E 435, 436, Luxuskammer mit Bad und Toilette, für 1—2 Personen	pro Zimmer 21250
E 433, 434	pr. Platz 8075
E 400, 405, 406, 425, 426, 427, 428 . .	7860
E 203, 205, 211, 213, 219, 221, 227, 229, 235, 237, 243, 245, 251, 253, 259 . .	7650
E 252, 254, 260, 261, 262, 263, 269, 271	7010
E 407, 420, 422	7225
E 401	6800
E 268, 270, 276, 277, 279, 285 . . .	6590
E 207, 209, 215, 217, 223, 225, 231, 233, 247, 249, 255, 257	6375
E 278, 284, 287, 288, 290, 293, 297, 299	6270
E 201, 239, 241, 423, 424	6160

Zimmer Nr.	ℳ
E 250, 256, 258, 264, 265, 267, 273, 292	pr. Platz 5950
E 266, 272, 274, 275, 281, 283 . . .	5740
E 280, 282, 286, 289, 291, 295 . . .	5525
F-Deck:	
F 302, 308, 310, 316, 318	6160
F 300, 307	5950
F 301, 306, 312, 314, 320	5310
F 303, 304, 305	5100
F 322	4890
F 356, 357	4675
F 362, 363, 364, 365	4460
F 366, 367, 368, 369	4250
F 354, 355	4040
F 337 (bei Belegung mit 2 Personen)	3825
F 350, 351, 352, 353, 358, 359, 360, 361, 370	3825
Zimmer für 1 Person:	
C-Deck:	
C 28, 29, 30	8500
C 98, 99	8290
C 52, 53	7650
C 71, 77, 79, 86, 87, 88, 89, 90, 91 . .	7440
C 81	7330
C 58, 59, 64, 65, 76, 80	7225
C 31, 32, 33	7010
C 70, 78	6375
D-Deck:	
D 187	7860
D 104, 106, 108, 110, 112, 114 . . .	6375
D 101, 107, 111, 117, 121, 127, 131, 137, 141, 147, 151, 157, 161, 167, 171, 177, 181	6480
D 116, 118, 120, 122, 124, 126 . . .	6160
D 109, 119, 129, 139, 149, 159, 169, 179	5950
E-Deck:	
E 429, 430, 431, 432	6590
E 402, 403, 404, 409	6375
F-Deck:	
F 309, 319, 321, 331, 333	6375
F 311, 313, 315, 317, 323, 325, 327, 329, 335	5740
F 337 (bei Besetzung mit 1 Person)	5950

Änderungen vorbehalten.

Das Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie

Berlin W, Unter den Linden 8

Telegramm-Adresse: Hapag, Berlin
Fernsprecher: Amt Zentrum 5330, 9197, 9198, 9199

ist in der Lage, vermöge seiner

eigenen zusammenstellbaren Fahrscheine für Eisenbahn und Dampfschiffe

(Hapag-Fahrscheine)

sowohl den Teilnehmern an Vergnügungs-, Erholungs- und Gesellschaftsreisen, als auch unabhängig Reisenden Fahrkarten einschließlich Schlafwagenkarten usw. von und nach allen größeren Plätzen Europas über alle Strecken zu liefern.
Das Reisebureau in Berlin ist außerdem amtliche Ausgabestelle der Königlich Preußischen Staatsbahn für Eisenbahnfahrkarten und Bettkarten und besorgt im voraus Plätze in sämtlichen von Berlin ausgehenden Durchgangszügen.
Das Bureau übernimmt auch die eisenbahnamtliche Abfertigung des Reisegepäcks bei unmittelbarer Aushändigung des Gepäckscheins in der Wohnung des Reisenden.
Für Reisen in Ägypten bietet das Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie als General-Agentur der Hamburg and Anglo-American Nile Company die denkbar größten Vorteile und Bequemlichkeiten. Außerdem ist das Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie als Agentur aller bedeutenden Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Gesellschaften tätig.
Zum eigenen Vorteil und zur bequemen Ausgestaltung der Reise empfiehlt es sich deshalb für jeden Reisenden, das Reisebureau wegen Lieferung von Fahrkarten usw. in Anspruch zu nehmen.
Auskünfte über Reisen auf dem europäischen Festlande sowie nach allen Ländern der Erde werden kostenlos auf Grund langjähriger Erfahrungen und ausgiebigster Vorräte an Fahrplänen und Fahrpreisverzeichnissen erteilt.
Für Ausarbeitung von Reiseplänen muß eine entsprechende Gebühr im voraus vereinbart werden.
Anfragenden stehen Handbücher kostenlos zur Verfügung.

Bootsmanöver auf einem Dampfer der Hamburg-Amerika Linie

Die Hamburg-Amerika Linie

ward im Jahre 1847 gegründet. Sie verfügt einschließlich der im Bau befindlichen Schiffe über eine Flotte von **201 großen Ozeandampfern und 241 Flußdampfern, Schleppern und Leichtern** mit einem Gesamtraumgehalt von etwa 1417710 Brutto-Register-Tonnen. Ihre Schiffsverbindungen umspannen den ganzen Erdball.

Der Schnellpostdampfer Imperator

Die Vierschrauben - Turbinen - Schnellpostdampfer

Imperator und Vaterland

(52000 Tons) (58000 Tons)

die größten Dampfer der Welt,

280 m (919 Fuß) lang, 30 m (98 Fuß) breit, 19 m (63 Fuß) tief, dienen dem Verkehr zwischen Europa und New York.

Anfragen und Platzbestellungen

sind zu richten an die

Hamburg-Amerika Linie

Abteilung Vergnügungsreisen, Hamburg, Alsterdamm 25.

Telegramm-Adresse: Hapag, Hamburg,

oder an deren Agenturen:

		Telegramm-Adressen:
Aachen	Herm. Meyerbach & Co., Friedrichstraße 89	Paul Meyerbach, Aachen.
Agram	General-Repräsentanz der Hamburg-Amerika Linie für Kroatien u. Slavonien, Mihanovicgasse 10	Hapag, Agram.
Antwerpen	Hamburg-Amerika Linie, Filiale Antwerpen, 2 Quai Ortelius	Oceanfahrt, Antwerpen.
	Eiffe & Co., Quai van Dyck 10	Hapag, Antwerpen.
Augsburg	Jos. Bader, Carolinenstraße C 24	Kolonialbader, Augsburg.
Baden-Baden	F. W. Schick-Nauth, Sophienstraße 5	Hapag, Badenbaden.
Barmen	Gebr. Voswinkel, Alter Markt 5	Gebr. Voswinkel, Barmen.
Basel	Bronner & Co., Aeschengraben 33	Hapag, Basel.
Berlin W 8	Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie, G.m.b.H., Unter den Linden 8	Hapag, Berlin.
Berlin NW 40	Mahler & Pietsch, Platz vor dem neuen Tor 3, Ecke Invalidenstraße	Amerikafahrt, Berlin.
Bern	A. Bauer & Cie., Münzgraben 11	Bauercomp., Bern.
Bielefeld	Falkenreck & Weber, Ulmenstraße 5	Hapag, Bielefeld.
Bonn	Alfred Welter, Neutor 2, Am Kaiser-Wilhelm-Denkmal	Alfred Welter, Bonn.
Boston	Hamburg-Amerika Linie, 607, Boylston Street	Hapag, Boston.
Braunschweig	Wilhelm Breithaupt, Ecke Münzstraße und Liebfrauen	Hapag, Braunschweig.
Bremen	Agentur der Hamburg-Amerika Linie, Herdentorsteinweg 49/50	Hapag, Bremen.
Breslau	General-Agentur der Hamburg-Amerika Linie, Schweidnitzer Stadtgraben 13	Hapag, Breslau.
Brüssel	Eiffe & Co., Boulevard du Nord 41	Hapag, Brüssel.
Budapest	Julius Palotai, Baroß-tér. 4	Hapag, Budapest.
Cassel	Jac. Wertheim jr., Obere Königstraße 30	Wertheim jr., Cassel.
Chemnitz	Emil Blank, Innere Johannisstraße 14	Emil Blank, Chemnitz.
Chicago	Hamburg-Amerika Linie, Randolph Street 159	Hapag, Chicago.
Christiania	Holger Fischer, General-Agentur der Hamburg-Amerika Linie für Norwegen, Skippergade 9	Fischer, Christiania.
Cöln	Neumeister & Köhler, Hohestraße 134 A	Hapag, Cöln.
Danzig	Rud. Kreisels Wwe., Brodbänkengasse 51	Kreisels Wwe., Danzig.
Darmstadt	Adolph Rady, Zimmerstraße 1	Rady, Darmstadt.
Dresden	Emil Hölck, Prager Straße 56	Hapag, Dresden.
Duisburg	Lehnkering & Co., A.-G., Schifferstraße 24	Lehnkering Comp., Duisburg.
Düsseldorf	Emil Heß, Wilhelmplatz 10	Hapag, Düsseldorf.
Erfurt	Keyser'sche Buchhandlung, Anger 11	Keyser'sche Buchhandlung, Erfurt.
Essen a. d. Ruhr	H. Herbrueggen, Handelshof, Bahnhofplatz	Hapag, Essenruhr.
Florenz	Agentur der Hamburg-Amerika Linie, Via Roma	Hapag, Florenz.
Frankfurt a. M.	Carl Jäckel, Kaiserstraße 14	Hapag, Frankfurtmain.
Freiburg i. B.	Herm. Kirsch, Rotteckplatz 11	Kirsch, Freiburg, Rotteckplatz.
Genf	Charles Ackermann, Rue d'Italie 1	Charles Ackermann, Genf.
Genua	Hamburg-Amerika Linie, Via alla Nunziata 18	Hapag, Genua.
Gothenburg	C. A. Clase, General-Agent der Hamburg-Amerika Linie für Schweden, Norra Hamngatan 22	Hapag, Gothenburg.
Graz	General-Agentur der Hamburg-Amerika Linie, Murplatz 3	Hapag, Graz.
Halle a. d. S.	Georg Schultze, Bernburger Straße 32	Hapag, Hallesaale.
Hannover	Gaffky & Köhler, Georgstraße 18	Hapag, Hannover.
Helsingborg	Alex Westrup & Co., Stortoget 20	Alexander, Helsingborg.
Innsbruck	General-Agentur der Hamburg-Amerika Linie, Margarethenplatz 1	Hapag, Innsbruck.
Interlaken	Adolf Schöchlin, Höheweg 51	Hapag, Interlaken.
Kairo	Reisebureau der Hamburg-Amerika Linie, Grand Continental Hotel	Hapag, Kairo.
Karlsbad	Hamburg-Amerika Linie, Haus Goldener Stern, Markt	Hapag, Karlsbad.
Karlsruhe	Jos. Wilh. Roth, Leopoldstraße 4	Roth, Karlsruhe, Leopoldstr. 4.
	Friedrich Morlock, Karl-Friedrich-Straße 26	Hapag, Karlsruhe.
Kiel	Heinrich Tödt, Kehdenstraße 30	Reisebureau Tödt, Kiel.
Klagenfurt	Hamburg-Amerika Linie, General-Agentur für Kärnten, Burggasse 13	Reisebureau, Klagenfurt.

		Telegramm-Adressen:
Königsberg i. Pr.	Ad. Funk, Kneiphöfische Langgasse 60	Ad. Funk, Königsbergpr.
Kopenhagen	M. C. Undall, Nyhavn 7	Riber, Kopenhagen.
Lausanne	R. Ecoffey, Hotel Gibbon, Rue du Petit-Chêne	Hapag, Lausanne.
Leipzig	C. Piening, Augustusplatz 2	Hapag, Leipzig.
Lemberg	Hamburg-Amerika Linie, General-Agentur für Galizien, Grodecka 95,	Hapag, Lemberg.
Liverpool	D. & C. Mac Iver, Chapel Street 44	Maciver, Liverpool.
Liverpool	C. W. Bullock & Co., Lime Street 22	Everywhere, Liverpool.
London S. W.	Graf von Wengersky, Cockspurstreet 15/16	Hapag, London.
London E. C.	Shaw, Adams & Co., Gracechurch Street 77/78	Clymene, London.
Lugano	M. F. van Raden, Piazza Guglielmo Tell	Hapag, Lugano.
Luzern	Eugen Bär, Alpenstraße 2	Hapag, Luzern.
Magdeburg	Frhr. F. L. von Wintzingerode, Kaiserstraße 98	Hapag, Magdeburg.
Mailand	G. C. Cantaluppi, Via A. Manzoni 12	Marittimi, Mailand.
Mainz	J. F. Hillebrand, Reiche Clarastraße 10	Hapag, Mainz.
Manchester	George Grant, Hamburg-Amerika Linie, 106, Deansgate	Hapag, Manchester.
Mannheim	Walther & v. Reckow, L 14 Nr. 19, Bismarckstraße	Hapag, Mannheim.
Meiringen	A. Thöni-Steudler, Bahnhofstraße	Thöni-Steudler, Meiringen.
Montreux	H. Zweifel, Palace Hotel	Hapag, Montreux.
München	A. Eichborn, Theatinerstraße 23	Hapag, München.
Neapel	Hamburg-Amerika Linie, Piazza della Borsa 21	Hapag, Neapel.
New York	Hamburg-Amerika Linie, Broadway 41/45	Hapag, Newyork.
Nizza	F. Wilk, 3, Promenade des Anglais	Hapag, Nizza.
Nürnberg	Fr. Brückner, Königstraße 73	Hapag, Nürnberg.
Paris	P. Hattemer, Rue Scribe 7	Hapag, Paris.
Pforzheim	Robert Weil, Bahnhofstraße 6	Robert Weil, Pforzheim.
Philadelphia	Hamburg-Amerika Linie, Walnut Street 1334	Hapag, Philadelphia.
Plauen i. V.	A. William Knorr, Ziegelstraße 28	Knorr, Plauenvogtl. Ziegelstraße.
Pittsburgh	Hamburg-Amerika Linie, 338 Sixth Ave	Hapag, Pittsburgh.
Prag	General-Agentur der Hamburg-Amerika Linie, Hybernergasse 5	Hapag, Prag.
Rom	Hamburg-Amerika Linie, Via del Tritone 123	Hapag, Rom.
Rotterdam	Eiffe & Co., Reederijstraat 5b	Eiffe, Rotterdam.
Duisburg-Ruhrort	Emanuel Cohen, Amtsgerichtsstraße 39 (Carlsplatz)	Reisebureau Cohen, Duisburg-Ruhrort.
Salzburg	General-Agentur der Hamburg-Amerika Linie, Schwarzstraße 1	Spängler, Salzburg.
San Francisco	Hamburg-Amerika Linie, Powell Street 160	Hapag, San Francisco.
St. Gallen	Ercole Rusconi, St. Leonhardstraße 20	Hapag, St. Gallen.
St. Louis	Hamburg-Amerika Linie, Olive Street 902	Hapag, St. Louis.
St. Moritz-Dorf	M. F. van Raden, gegenüber dem Palace Hotel	Hapag, St. Moritz.
Stettin	R. Mügge, Kleine Domstraße 2	Oceanfahrt, Stettin.
Stockholm	Dolk & Lundh, Statsgarden 10	Dolken, Stockholm.
Straßburg	Joh. Philipp Gruber, Große Kirchgasse 8	Spedition Gruber, Straßburgels.
Stuttgart	H. Barnbrock, Schloßstraße 6 (im Hotel Marquardt)	Hapag, Stuttgart.
Triest	Hamburg-Amerika Linie, Via Porporella 1	Hapag, Triest.
Venedig	J. N. Doswald, Campo San Moisé 1458/60 im Grand-Hotel d'Italie Bauer-Grünwald	Hapag, Venedig.
Wien	General-Repräsentanz der Hamburg-Amerika Linie, Kärnthnerstraße 38	Hapag, Wien.
Wiesbaden	B. v. d. Knesebeck, Wilhelmstraße 42	Hapag, Wiesbaden.
Würzburg	Walter Götze, Juliuspromenade 64	Walter Götze, Würzburg.
Zürich	H. Attenberger, Bahnhofstraße 73	Hapag, Zürich.

oder an die Agentur:

A. Wohlfeld Magdeburg

Schutz-Deck

Laube

Deck-Schänke

Turn-Halle

B 70 B 68 B 66 B 72 B 71 B 69 B 67 B 65

Herren Bad Bad Damen

Herren

Damen

Bad Bad Bad Bad

C 290 C 292 C 288 C 286 C 282 C 284 C 280 C 278 C 274 C 276 C 272 C 270 C 262 C 264 C 268 C 260 C 258 C 254 C 256

C 291 C 289 C 285 C 287 C 283 C 281 C 277 C 279 C 275 C 271 C 273 C 267 C 265 C 263 C 259 C 261 C 257 C 255

C 144 C 142 C 138 C 140 C 136 C 134 C 130 C 132 C 128

C 143 C 145 C 141 C 139 C 135 C 137 C 133 C 131 C 129

Reise Begleit Büro

Herren

D 120 D 118 D 119 D 114 D 116 D 117

Wäsche Anslut Apotheke 4 Steuer

Zahlmeister Arzt

Herren Damen Treppen-Flur

Herren Bad Bad Damen Bad Bad Bad

D 394 D 396 D 392 D 390 D 388 D 386 D 382 D 384 D 380 D 378 D 376 D 398 D 399 D 397 D 395 D 393 D 391 D 387 D 389 D 385 D 383 D 379 D 381

D 346 D 344 D 340 D 342 D 336 D 338 D 334 D 332 D 330 D 345 D 347 D 343 D 341 D 339 D 337 D 333 D 335 D 331 D 329

224 226 E 214 E 216 E 210 E 212

E 221 E 219 E 217 225 223 E 211 E 213 E 215

E 446 E 448 E 444 E 450 E 451 E 440 E 434 E 436 E 432 E 430

E 445 E 449 E 447 E 441 E 439 E 437 E 435 E 431 E 433

Doppelschrauben-Vergnügungsdampfer
Meteor.

A-Deck

B-Deck

C-Deck

D-Deck

E-Deck

Zeichen-Erklärungen:

R u L sind freistehende Betten ohne Oberbett
U bedeutet: Unterbett
O „ : Oberbett
X „ Unteres Sofabett.
W „ Oberes Sofabett.

Kabinen mit ✳ sind einbettige Kabinen.
Die grossen Zahlen sind Kajüten-Nummern.
S bedeutet: Schrank
V „ : Ventilator.

Größenverhältnisse:

3613 Brutto Reg.-Tons
1700 Pferdekräfte.
98,14 m Länge.
13,41 „ Breite
8,84 „ Tiefe.

Doppelschrauben-Postdampfer Victoria Luise.

Schutz-Deck

A-Deck

Laube · Tee-Haus · Druckerei · Dunkel-Kammer · Herren · Musik · Damen · Bad · Licht-Schacht · Offiziers-Haus

Promenaden-Deck

B-Deck

Turn-Halle · Deck-Schänke · Luxuszimmer · Durchgang · Rauch-Zimmer · Schänke · Gesellschaft-Zimmer · Treppen-Haus · Damen-Zimmer · Licht-Schacht · Staatszimmer

C-Deck

Luxuszimmer · Herren · Damen · Reise-Begleiter Büro · Durchgang · Barbier · Damen-Friseur · Arzt · Lichtschacht zum Speise-Saal · Staats-Zimmer

D-Deck

Herren · Damen · Treppen-Flur · Luxus-zimmer · Küche · Anrichte · Speise-Saal · 480 Sitzplätze · W.C. für Herren · Damen-Toilette · W.C. für Damen · Damen-Bad

E-Deck

Schlinger-Tank · Toil. · Wäsche · Schwimmbad Bassin · Ankleide-Zellen

Zeichenerklärungen:

L u. R sind freistehende Betten.

U	bedeutet:	Unterbett.
O	„	Oberbett.
SB	„	Sofabett.
KB	„	Kinderbett.
S	„	Schrank.
ST	„	Schreibtisch.
K	„	Kommode.

Die grossen Zahlen sind Kajüten-Nummern.
Kajüten mit ✱ sind einbettig.

In den Kammern No. 152, 158, 160, 163, 165, 166, 168, 171, 176, 182, 184, 190 kann das L-Bett durch ein Pullmann-Bett ersetzt werden.

Die Waschtische in den Kammern No. 73, 74, 89, 90, 150, 151, 153, 155, 157, 159, 173, 175, 177, 192, 194, 196, 198, 200, 213, 215, 361, 370, 371, haben fließendes, kaltes und warmes Wasser.

Größenverhältnisse:

Totale Länge	202,00	m.
Breite	20,42	„
Tiefe	13,41	„
Brutto-Tonnengehalt	16502	tons
Kraftentwicklung	12000	I. H. P.